

Carros

APENAS
1,95 €
(CONT.)

Nº 133 ||
JUNHO 2024
|| MENSAL



**ESPECIAL
CHECK-UP**

LOTAÇÃO
5 OU 7 LUGARES



**ESTREIA CUPRA
FORMENTOR**



**ESTREIA
RENAULT SYMBIOZ**



**CONTACTO
SKODA KODIAQ**



**ESTREIA
KIA EV3**



ESTREIA

ALFA ROMEO JUNIOR



CONTACTO

DACIA DUSTER

PREÇOS DESDE
19.150 €

POTÊNCIAS
136 A 240 CV

AUTONOMIA
ATÉ 560 KM

E AINDA...

• CUPRA LEON • BYD SEAL U DM-I • VOLKSWAGEN T-CROSS
1.0 TSI 95 CV • MITSUBISHI COLT 1.0 MPI • HONDA E:NY1 •
BYD SEAL DESIGN • NISSAN ARIYA 63 KWH • TOYOTA BZ4X 2WD





PEUGEOT

NOVO E-3008

100% ELÉTRICO



- Até 680 km de autonomia
- Oferta de Wallbox
- Novo i-Cockpit® com ecrã panorâmico 21"
- Também disponível em Hybrid



PEUGEOT RECOMENDA TotalEnergies Consumo de energia combinado: kWh/100 km: 16,7. Consumo de Combustível: 0 l/100km. Emissões de CO₂: 0 g/km.

Novo E-3008 com até 680 km de autonomia disponível para encomenda a partir de junho de 2024. Oferta easyWallbox 9847997680 válida até 30/06/2024. Peugeot Allure Care: cobertura adicional renovável a cada 2 anos ou 25.000 km, ativada a cada serviço realizado na Rede Oficial Peugeot de acordo com o livro de manutenção, até 8 anos ou 160.000 km. Saiba mais em [peugeot.pt](https://www.peugeot.pt).



Nº 133 || JUNHO 2024

14. ESTREIA

ALFA ROMEO JUNIOR

Novo SUV compacto de aspirações premium da marca italiana com mecânicas híbrida ligeira ou totalmente elétrica. As potências variam entre os 136 e os 240 CV.

16. ESTREIA

RENAULT SYMBIOZ

Partindo do Captur, a Renault desenvolveu um novo SUV para o segmento C com espaço interior e bagageira incrementados. Debaixo do capô, o conhecido Full Hybrid de 145 CV.

28. ESTREIA

KIA EV3

A Kia apresenta seu novo crossover utilitário 100% elétrico com motor de 204 CV disponível em duas versões: Standard e Long Range, com até 560 km de autonomia.

46. TESTE

VW T-CROSS 1.0 TSI 95 CV URBAN

Renovação do modelo que serve de acesso ao mundo SUV da VW com mais equipamento e pequenas alterações estéticas. O motor 1.0 TSI a gasolina de 95 CV mantém-se intocável.

60. TESTE

BYD SEAL DESIGN

“Carro do Ano 2024” em Portugal, o Seal assume-se como o porta-estandarte da BYD no mercado nacional. Uma berlina com ares de coupé totalmente elétrica, 313 CV e 570 km de autonomia.



14 ALFA ROMEO JUNIOR



16 RENAULT SYMBIOZ



28 KIA EV3



46 VW T-CROSS 1.0 TSI



60 BYD SEAL

E AINDA:

- 4. **Superdesportivo:** Maserati GranCabrio Folgore
- 6. **Atualidade**
- 10. **Estreia:** Dacia Duster
- 20. **Contacto:** MINI Cooper Elétrico
- 22. **Estreia:** CUPRA Formentor
- 24. **Estreia:** CUPRA Leon
- 26. **Contacto:** Skoda Kodiaq
- 32. **Contacto:** BYD Seal U DM-i
- 34. **Efeméride:** Opel - 125 anos de produção automóvel
- 40. **Iniciativa:** Segurança Rodoviária
- 42. **Teste:** Mitsubishi Colt 1.0 MPI Kyoto
- 50. **Teste:** Honda e:Ny1
- 54. **Frente a frente:** Alfa Romeo Tonale Veloce Plug-in Hybrid Q4 vs. Audi Q3 45 TFSI e 245 CV S Tronic S Line
- 64. **Frente a frente:** Nissan Ariya 63 kWh Advance vs. Toyota bZ4X 2WD Premium
- 70. **Dossier:** Ícones reeditados
- 76. **Guia de preços**
- 82. **Carros do mundo**



CARTA DO DIRETOR

As portagens nas ex-SCUT

O Parlamento português aprovou no início deste mês de maio o fim do pagamento das portagens nas ex-SCUT a partir de 1 de janeiro de 2025. Uma boa notícia, sem dúvida, mas que não deixa de trazer algumas questões pertinentes à tona. A primeira, e começando pela vertente política, o Partido Socialista, autor da proposta e autor da implementação dessas mesmas portagens pela mão do então primeiro-ministro José Sócrates, governou nos últimos oito anos e, curiosamente, nunca tomou essa medida. Vá se lá saber porquê... A segunda, e como é modus operandi em tudo o que diz respeito a negócios ou, neste caso, quebra de contratos do governo, alguém tem de pagar a fatura da decisão. E esse alguém é sempre o mesmo, o contribuinte, independentemente de utilizar ou não

as ditas autoestradas. Na outra face da moeda, esta medida representa, não só, a reposição de uma certa justiça na mobilidade do dia-a-dia em determinadas zonas do país, como por exemplo no Algarve onde a A22 (Via do Infante) é a única alternativa válida à caótica EN125, como permite ou pode minimizar, dentro do possível, algo que se reclama há muito tempo: a aproximação do interior ao litoral do país e, consequentemente, aos centros de decisão.

NOTA: A Carros & Motores tem presença cada vez mais assídua no digital e nas redes sociais. Siga-nos em revistacarros.pt, no Facebook, no Instagram e subscreva o nosso canal de YouTube (com conteúdos próprios).

Miguel Rodrigues

Estatuto Editorial: A revista Carros & Motores tem uma periodicidade mensal tendo como temática principal os Automóveis, cujos conteúdos incidem sobre toda a sua área envolvente sem descuidar os equipamentos, produtos e acessórios. Assim o editor assume o compromisso de respeitar os compromissos deontológicos da imprensa e a ética profissional, de modo a não poder prosseguir apenas fins comerciais nem abusar da boa-fé dos leitores, encobrindo ou deturpando a informação.

MASERATI GRANCABRIO FOLGORE

O cabrio mais rápido

O construtor italiano apresenta a versão 100% elétrica de carroçaria aberta do seu GranTurismo de referência. Um carro que abre um novo espaço no segmento dos desportivos mais Premium.

✎ JOSÉ ARMANDO GÓMEZ

FICHA TÉCNICA

MASERATI GRANCABRIO FOLGORE

TIPO DE MOTOR	Elétrico
BATERIA	92,5 kWh
POTÊNCIA	761 CV
BINÁRIO MÁXIMO	1.350 Nm
V. MÁXIMA	290 km/h
ACELERAÇÃO	2,8 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO	22 kWh/100 km
DIMENSÕES (C/L/A)	4.966 / 1.957 / 1.365 mm
PNEUS	265/35 R20 (fre.) 295/30 R21 (tras.)
PESO	2.415 kg
BAGAGEIRA	235 l
PREÇO	N.D.
LANÇAMENTO	Abril de 2024

Já se sabe: a eletrificação está a propagar-se de forma imparável. Contudo, é claro que a velocidade desta onda expansiva, que acabará por chegar a todos os cantos da indústria automóvel, não é a mesma em todas as direções. De momento, a combustão de matéria fóssil continua a ser predominante entre os desportivos de alta cilindrada, mas é evidente que os ventos de mudança também estão a soprar para este lado, e o último lançamento da Maserati é um dos melhores exemplos dis-

so. O MC20 já nasceu a anunciar que a sua plataforma permitiria tanto propulsores térmicos como elétricos, uma característica que o novo GranTurismo também ostenta, bem como a variante descapotável que trazemos para estas páginas.

MUITO, MUITO RÁPIDO

Batizado como GranCabrio Folgore, equipa três motores elétricos de ímãs permanentes que somam uma potência final de 761 CV com um binário máximo de 1.350 Nm. A alimentação está a

cargo de uma bateria de lítio em forma de T, com uma capacidade bruta de 92,5 kWh, sendo o seu verdadeiro rendimento útil de 83 kWh numa arquitetura de 800 V que possibilita uma potência de carga de até 270 kW em corrente contínua.

Um desenvolvimento para o qual a Maserati afirma ter-se inspirado na experiência que tem vindo a acumular na Fórmula E. É evidente que se tratam de dados técnicos louváveis que se traduzem em prestações ainda mais notáveis: sprint de 0-100 km/h

EQUIPA TRÊS MOTORES ELÉTRICOS QUE SOMAM UM TOTAL DE 761 CV



**0-100 KM/H EM 2,8
SEGUNDOS E 290 KM/H
DE VELOCIDADE MÁXIMA**



em 2,8 segundos, velocidade máxima de 290 km/h e consumo médio de 22,4 kWh, que se reflete numa autonomia homologada de 447 km.

Embora os números falem por si, vale a pena pô-los em perspectiva. O Folgore convive no catálogo da marca com a versão Trofeo, equipada com um motor V6 a gasolina 3.0 biturbo de 550 CV que rubrica a bela marca de 3,6 segundos até aos 100 km/h e 316 km/h. A diferença é significati-



A capota pode ser recolhida em andamento até aos 50 km/h; demora 14 segundos a abrir.

va e converte o Folgore no automóvel mais rápido do mundo, de momento.

MÁXIMO NÍVEL

Graças ao seu sistema de propulsão especial, o Folgore não tem rivais comparáveis (cabrio com configuração 2+2 lugares e 4,97 metros de comprimento). Por outro lado, 65% é em alumínio, o que, juntamente com a utilização de magnésio e outros materiais leves permite chegar aos 1.970 kg, o que, apesar de não ser um peso ligeiro, lhe dá uma certa vantagem em relação a outros Grand Tourer de combustão sem capota, como o BMW M850i ou o Bentley Continental GT Convertible, ambos com mais de 2 toneladas de peso.

E o Folgore não renuncia à melhor qualidade e tecnologia do segmento, com 4 lugares imersos em materiais de luxo, um ecrã digital completo ou um som que emana do imersivo sistema áudio Sonus faber 3D, capaz de reproduzir o icónico rugido dos motores de combustão habituais nos grand tourer da marca italiana. ■



AUDI Q7 55 TFSIE

A Audi modernizou a imagem do Q7, como parte de uma revisão que inclui também a atualização de conteúdos e tecnologias. Entre as novidades, o reforço do sistema PHEV, que combina propulsor Otto de 3 litros e 6 cilindros com 340 CV, motor elétrico compacto (130 kW) e uma nova bateria mais potente (22 kWh úteis), para uma autonomia elétrica de até 85 km. Já o reforço do equipamento inclui a suspensão com molas de aço com controlo de amortecimento, jantes de 19" a 21" e assistente de estacionamento. Os preços começam nos 87.358 €.



JEEP E-HYBRID

Avenger, Renegade e Compass são os três modelos da Jeep que passam a contar com novas versões e-Hybrid, tendo por base a tecnologia híbrida de 48V (MHEV) para otimização dos consumos e das emissões de CO². Gerindo a propulsão de forma integrada, o sistema alterna, automaticamente, entre os motores elétricos e de combustão interna, com base em fatores como a carga da bateria de 48V, arrefecida a líquido e com 17,5 Ah de capacidade, as condições de condução em tempo real e outros parâmetros. No Avenger, a mecânica é um 1.2 e-Hybrid 48V de 100 CV, associado a uma caixa automática de seis velocidades eDTC; enquanto Renegade e Compass partilham o bloco 1.5 e-Hybrid 48V T4 Turbo de 130 CV, com automática de sete.



MAZDA MX-5 2024

A Mazda apresenta uma atualização do MX-5 para o mercado europeu. Entre as novidades, faróis LED com as luzes diurnas integradas e, atrás, farolins com elementos LED, inclusivamente nos piscas. No habitáculo, o sistema multimédia conta agora com ecrã de 8,8". A oferta para Portugal assenta, exclusivamente, no motor 1.5 Skyactiv-G de 132 CV, associado a uma caixa manual de seis relações. Em estreia, um novo modo de condução Dynamic Stability Control (DSC)-Track, pensando para os "track-days". Os preços do novo MX-5 arrancam nos 35.947 €.



ADAMASTOR FURIA SUPERDESPORTIVO "MADE IN PORTUGAL" CUSTA MAIS DE 1,6 MILHÕES DE EUROS

Adamastor Furia é o nome do primeiro superdesportivo português da história. Vai ser vendido numa versão de estrada, mas terá também uma opção de pista, em produção limitada a apenas 60 unidades a um ritmo de 25 exemplares por ano, na unidade da marca em Perafita, Matosinhos. A parte visível do projeto que representa um investimento de 17 milhões de euros arrancou com a apresentação da versão de estrada do Furia, que se destaca por assentar num chassis monocoque integralmente construído em fibra de carbono. A elevada rigidez estrutural e leveza do chassis foi uma das maiores preocupações da equipa de desenvolvimento que, apesar de tudo, acabou por fazer da aerodinâmica o pilar central de todo o projeto. E o resultado



não deixa margem para dúvidas: o Furia Road declara 1.000 kg de downforce a 250 km/h, enquanto a versão Race eleva a fasquia até aos 1.800 kg à mesma velocidade — muito mais que o seu peso. Para dar vida ao seu novo modelo, a Adamastor recorreu a um motor V6 biturbo de 3.5 litros fornecido pela Ford Performance. Ainda não há números exatos, mas são anunciados mais de 650 CV e mais de 571 Nm de binário máximo. No entanto, já foram divulgados alguns números de aceleração: 0-100 km/h em cerca de 3,5 s e 0-200 km/h em cerca de 10,2 s, ao mesmo tempo que a velocidade máxima é superior a 300 km/h. Também impressionante é o preço, fixado nos 1,6 milhões de euros, antes de impostos, o que atira o valor final deste modelo para perto dos dois milhões.



MG 3 HYBRID+ NOVO UTILITÁRIO HÍBRIDO CHINÊS DISPONÍVEL A PARTIR DE 23.490 €

Renascida sob a alçada dos chineses da SAIC Motor, a MG continua a ampliar a sua oferta em Portugal, com a chegada da segunda geração do MG3 Hybrid, concorrente de Toyota Yaris & Cia. Medindo 4,11 metros de comprimento, 1,79 de largura e 1,50 m de altura, o novo MG3 é ligeiramente mais comprido, mais largo e mais baixo que o antecessor, progresso que se reflete no aumento das quotas da habitabilidade e numa bagageira com 293 litros. O cockpit totalmente digital é composto por instrumentação de 7" e ecrã tátil multimédia de 10,25", equipado de série com navegação e conectividade Android Auto/Apple CarPlay. A dotação de segurança inclui o conjunto MG Pilot ADAS com sistemas como o controlo de cruzeiro adaptativo. Com um preço a partir dos 23.490 €, o MG3 Hybrid+ está disponível

exclusivamente numa versão híbrida

autorecarregável, que combina um bloco a gasolina de 1.5 litros com 102 CV, um motor elétrico de 136 CV, uma bateria de 1,83 kWh e uma caixa automática de três velocidades. A potência combinada é de 194 CV e o condutor tem acesso a três modos de condução — Eco, Standard e Sport —, sendo que este último permite uma aceleração dos 0 aos 100 km/h em 8 segundos. Ao mesmo tempo, o MG3 anuncia um consumo combinado de 4,4 l/100 km e emissões de CO² de 100 g/km.



Galp Frota Corporate

O primeiro cartão híbrido do mercado



Duas energias num único cartão

A pensar no futuro, lançámos o primeiro cartão híbrido do mercado. Com o novo Galp Frota Corporate terá acesso à maior rede de postos de combustível da Península Ibérica, assim como aos pontos de carregamento elétrico da rede Mobi.E em Portugal. A isto somam-se as vantagens já conhecidas das empresas, tais como descontos imediatos, a possibilidade de adquirir produtos e serviços Galp e pagar portagens em toda a Península Ibérica. Abastecer e carregar as frotas de veículos a combustível, híbridos e 100% elétricos vai ser ainda mais fácil e cómodo, com o cartão Galp Frota Corporate.

galp.com



BREVES



RENAULT RAFALE E-TECH 4X4

Depois do híbrido aut recarregável com 200 CV, a Renault apresenta o Rafale E-Tech 4x4 com 300 CV, a primeira versão do SUV coupé da marca francesa com tração integral e o cunho desportivo da Alpine. Tecnicamente, esta versão de topo recorre à mesma base mecânica do E-Tech de 200 CV, bloco 1.2 turbo a gasolina, com um novo turbocompressor para render 150 CV (mais 20 CV) e a adição de terceiro motor elétrico atrás com 136 CV. A bateria de 22 kWh (recarregável) permite até 100 km de autonomia em elétrico. O lançamento do Rafale E-Tech 4x4 está agendado para o outono com a estreia da Atelier Alpine, com uma afinação de chassis ao nível do A110.

DACIA ZEN

A Dacia lançou o programa Zen, de extensão de garantia, para os modelos da marca com matrícula até seis anos e/ou 120.000 km, que efetuem uma manutenção na rede de concessionários. A campanha prevê a oferta, sem qualquer custo adicional, de mais 1 ano ou 30.000 km (consoante o que ocorrer primeiro) no programa original. Além disso, as unidades que efetuem as manutenções programadas na marca podem renovar a garantia até ao sexto ano de vida do automóvel ou 120.000 km, dispondo assim de uma cobertura máxima de até 7 anos ou 150.000 km.



ALFA ROMEO QUADRIFOGLIO MILLE MIGLIA

A Alfa Romeo apresenta os novos Giulia e Stelvio Quadrifoglio Super Sport, uma edição limitada a 275 unidades para o Giulia e a 175 exemplares para o Stelvio. Esta série especial homenageia a história desportiva da marca do Biscione, celebrando a sua primeira vitória na Mille Miglia de 1928, com o mítico 6C 1500 Super Sport. A efeméride está assinalada, por exemplo, na reinterpretação comemorativa do logótipo Quadrifoglio, agora em preto pela primeira vez em mais de 100 anos de história. O motor é o conhecido V6 de 2.9 litros com 520 CV e um diferencial mecânico de deslizamento limitado.



ATUALIDADE



STELLANTIS E LEAPMOTOR

STELLANTIS PREPARA-SE PARA COMERCIALIZAR MODELOS DA CHINESA LEAPMOTOR NA EUROPA

Carlos Tavares, presidente-executivo do grupo Stellantis, anunciou a criação da Leapmotor Internacional, em parceria com a marca chinesa com o mesmo nome, empresa da qual a Stellantis detém 51% do capital social. O grande objetivo passa por comercializar "carros elétricos acessíveis" no Velho Continente já a partir de setembro. Os modelos serão o citadino T03 e o SUV C10. Numa conferência de imprensa realizada em Hangzhou, na China, Carlos Tavares referiu que os dois primeiros modelos da marca chinesa começarão a ser vendidos em nove países europeus, incluindo em Portugal, sendo que o objetivo é introduzir um novo modelo todos os anos durante os próximos três anos. "A estratégia é vender modelos Leapmotor fora da China e, claro, continuar a proteger o que acho que é o mais importante: a oferta ao consumidor e garantir a mobilidade com emissões zero ao maior número possível de pessoas, para que possamos contribuir para



resolver o problema do aquecimento global", salientou o gestor português. De referir que a Leapmotor produz apenas veículos elétricos e vende 10.000 carros/mês na China, enquanto o grupo Stellantis é o quarto maior fabricante mundial do setor, com marcas como a Citroën, Peugeot, Fiat, Opel, Alfa Romeo, Jeep...



VW CALIFORNIA

REGRESSO DE UMA DAS VERSÕES MAIS ICÓNICAS DA MARCA ALEMÃ

Em 1988, a primeira California construída a partir do VW Bus (T3) foi apresentada na feira Caravan Salon. Mais de 35 anos e 280.000 exemplares depois, a Volkswagen Veículos Comerciais volta a lançar o icónico modelo multiusos, agora proposto nas versões Beach, Beach Tour, Beach Camper (com minicozinha na traseira), Coast e Ocean (cada uma com uma kitchenette completa do lado do condutor). O regresso à estrada da família completa de autocaravanas, para satisfazer as mais variadas necessidades, está agendado apenas para o segundo semestre do ano, mas as pré-vendas arrancam já este mês de junho. Todas as versões da nova California partilham

o teto de abrir com uma janela frontal e uma grande abertura frontal, bem como duas janelas laterais adicionais no fole (todas com rede mosquiteira), com duas portas traseiras deslizantes, sendo que os dois lados do veículo podem também ser utilizados, pela primeira vez, como um terraço ao ar livre. No interior, bancos individuais, em vez de um banco traseiro. A California tem como base a irmã Multivan, com a qual partilha também a gama de motorizações, com três opções disponíveis: 2.0 TDI de 150 CV, 2.0 TSI de 204 CV e a versão híbrida plug-in (eHybrid) com 245 CV de potência e sistema de tração integral 4MOTION.



A ELETRIFICAÇÃO PRECISAVA DE MAIS ESPAÇO.

NOVO BMW i5 TOURING. 100% ELÉTRICO.
DESDE 480€/MÊS* + IVA.

Marque já o seu Test Drive.



* Condições válidas para clientes empresa em contratos Select (Contrato de Aluguer Operacional) para BMW i5 eDrive40 Touring com Edição Desportiva M. Prazo: 60 meses e 80.000km. Primeiro Aluguer: 13.044,03€. Valor estimado no final do contrato: 31.951,01€. Comissão de abertura de dossier: 260,00€. Comissão de gestão mensal de 3,25€ (incluído no valor do aluguer). Os valores apresentados não incluem IVA. Condições sujeitas a alteração sem aviso prévio e válidas nos Concessionários aderentes para viaturas encomendadas de 01/04/2024 a 30/06/2024 com proposta aprovada até 30/06/2024. Consumo de energia em kWh/100 km (combinado): 16,9 kWh/100 km. Emissões de CO₂ em g/km (combinadas): 0. Viatura não contratual. Consulte as condições no seu Concessionário BMW. Informe-se junto da BMW Renting.

DACIA DUSTER

O melhor de sempre

Na sua terceira geração, o Duster renova-se por completo, ganha maturidade, mais tecnologia e adere ao mundo das motorizações eletrificadas com soluções híbridas mild hybrid e autorecarregável, tornando-o ainda mais atrativo e no melhor Dacia de sempre.

Em destaque

- Terceira geração, totalmente nova
- Plataforma CMF-B
- Motores de 100 (GPL), 130 (mild-hybrid) e 140 CV (full hybrid)
- Tração dianteira ou integral
- Acabamentos: Essential, Expression, Extreme e Journey
- À venda em junho

Tudo começou em 1999, ano em que a Renault decidiu comprar a Dacia (e reorganiza-la) para cinco anos depois lançar o primeiro modelo sob "chancela francesa" na maioria dos mercados europeus, o Logan. Porém, e apesar de em 2007 surgir o Sandero (hoje um best-seller de vendas), coube ao Duster (2010) elevar o nome da marca a patamares que, dizemos nós, nem os seus responsáveis estavam à espera. Agora, e passados cerca de 14 anos após a estreia do SUV compacto romeno é chegada a altura de uma nova geração, a terceira.

Sob a filosofia "tudo o que é essencial, sem artifícios", a Dacia pegou numa folha em branco e tratou de criar aquele que é, sem grande margem para dúvidas, o seu melhor modelo de sempre. As dimensões exteriores (4,34 metros de

comprimento, por 1,81 de largura e 1,66 de altura) não fogem muito às do antecessor, porém desde a plataforma, ao desenho, passando pelo equipamento e a gama mecânica tudo é diferente, para melhor.

A BASE DO SUCESSO

Começando por aquele que é, talvez, o elemento mais importante desta terceira geração, e ao mesmo tempo o menos visível, a plataforma CMF-B, já utilizada no Sandero e no Jogger, permite ao Duster, não só, uma arrumação (leia-se espaço) interior mais generosa, como a possibilidade de equipar uma série de dispositivos de segurança inexistentes até agora na gama e receber motores eletrificados, no caso concreto mild hybrid e híbrido auto-recarregável (full hybrid).

Isto num conjunto cujo design é totalmente novo, com linhas modernas e aparência mais muscu-

lada, onde sobressaem os faróis esguios com tecnologia LED e assinatura em forma de Y, ligados por uma grelha distinta com a mais recente interpretação do logotipo da marca, e os faróis de nevoeiro inseridos no para-choques em posição inferior. Tudo devidamente acompanhado por uma faixa preta em material Stakle (sem pintura e até 20% reciclado) que percorre todo o carro (proteções da zona traseira, laterais, cavas das rodas e guarda-lamas) e que ajuda a conferir o desejado look aventureiro.

ANTES E DEPOIS

Se por fora há um antes e um depois na vida do Duster, lá dentro há uma revolução. É verdade que os plásticos continuam a ser rijos, mas tanto os próprios materiais como a respetiva montagem e acabamentos e o desenho do tablier (mais ergonómico) pou-





FICHA TÉCNICA

DACIA DUSTER TCE 130 4X2

TIPO DE MOTOR	Gasolina, 3 cilindros em linha, turbo
CILINDRADA	1.199 cm ³
POTÊNCIA	130 CV às 4.500 rpm
BINÁRIO MÁXIMO	205 Nm às 1.750 rpm
TRANSMISSÃO	Dianteira, caixa manual 6 velocidades
V. MÁXIMA	180 km/h
ACELERAÇÃO	9,9 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO (WLTP)	5,5 l/100 km (misto)
EMISSIONES CO ₂ (WLTP)	124 g/km
DIMENSÕES (C/L/A)	4.343 / 1.813 / 1.661 mm
PNEUS	215/65 R17
PESO	1.379 kg
BAGAGEIRA	474 l
PREÇO	24.050 €
LANÇAMENTO	Junho de 2024

co ou nada têm a ver com o antecessor. De igual modo, a vertente tecnológica ostenta agora painel de instrumentos digital a cores de 7", enquanto o infoentretenimento está a cargo de um ecrã tátil de 10,1" (de série nos níveis de equipamento Expression, Extreme e Journey), compatível com os sistemas multimédia Media Display e Media Nav Live, ambos com conectividade sem fios Apple CarPlay e Android Auto e atualizações "Over the Air".

Inerente à utilização da base CM-F-B está o aumento da habitabilidade, sobretudo para quem viaja atrás, e uma capacidade de bagageira de até 474 litros. Ainda no interior, nota para a estreia dos designados "YouClip", um sistema de fixação que permite sustentar vários acessórios específicos (tablet, telemóvel, copos, lanterna...) em distintas partes do habitáculo. →

Duster 4x4: transmissão Terrain Control com cinco modos de condução (Auto, Snow, Mud/Sand, Off-Road e Eco), altura ao solo de 217 mm e ângulos de ataque, saída e ventral de 31°, 36° e 34°, respetivamente.



Versão	Potência	Preço desde
ECO-G 100 Bifuel 4x2	100 CV	19.150 €
TCe 130 4x2	130 CV	22.250 €
TCe 130 4x4	130 CV	27.750 €
HYBRID 140 4x2	140 CV	29.000 €



EM MODO AUTOCARAVANA

Tal como o Jogger, também o Duster passa a disponibilizar como opção o denominado Sleep Pack. Uma solução engenhosa que transforma o SUV compacto romeno numa espécie de autocaravana e que é composta por uma cama de casal (estrutura e colchão com 1,90 metros de comprimento por 1,30 de largura), uma mesa e um espaço de arrumação. Tudo devidamente acondicionado numa caixa de madeira instalada na bagageira. Ainda no capítulo da funcionalidade realce para a introdução de uma nova grelha de tejadilho, com capacidade para suportar até 80 kg de peso, para instalar nas já conhecidas barras de tejadilho modulares da marca.

AGORA COM ELETRIFICAÇÃO

Ciente da importância que a mobilidade sustentável representa no atual panorama automóvel, a Dacia delineou para o novo Duster três formas distintas de ser híbrido. Assim, e partindo daquela que é a mais antiga na casa romena, mas que provavelmente será a mais comercializável, ostenta a designação ECO-G 100 e conjuga gasolina (1.0 turbo de três cilindros) e GPL numa proposta com 100 CV e dois depó-

sitos com 50 litros (um para cada combustível) que permitem uma autonomia superior a 1.300 km. Segue-se o TCe 130 com propulsor 1.2 turbo a gasolina de 130 CV auxiliado por um sistema de hibridação ligeira de 48V que, segundo a marca, garante uma redução de consumos na ordem dos 10% face à unidade sem ajuda elétrica. De referir que este TCe surge acoplado a caixa manual de seis velocidades e possibilidade de tração dianteira ou integral.

Numa primeira abordagem ao volante desta unidade, nota positiva para o desempenho do TCe 130 que faz questão de tirar o máximo partido da boa relação peso/potência para proporcionar prestações interessantes (aceleração 0 aos 100 km/h em 9,9 segundos) e vincar uma posição que no quotidiano chega e sobra para as necessidades do mais pacato dos condutores. A

isto não são alheias as mexidas ao nível da direção e o melhoramento da rigidez das barras estabilizadores que têm o condão de potenciar as capacidades dinâmicas do chassis. O novo Duster parece-nos muito mais assertivo nas reações, com uma postura mais equilibrada independentemente da situação, e sem penalizar o conforto.

Por último, e no topo da hierarquia, o Hybrid 140. Já existente no irmão Jogger e no Renault Clio, por exemplo, esta solução combina um bloco atmosférico a gasolina de 1.6 litros e 94 CV com dois motores elétricos (um de tração e outro como gerador/motor de arranque) e uma bateria de 1,2 kWh para uma potência total de 140 CV. A caixa de velocidade é automática elétrica (sem embraiagem), com 4 relações para

o motor térmico e duas para o elétrico, o que permite, mais uma vez palavras da Dacia, uma condução em cidade até 80% sem emissões.

O novo Duster entra em atividade este mês de junho com preços a partir dos 19.150 €. ■

✎ MIGUEL RODRIGUES



Painel de instrumentos digital a cores de 7". A estreia dos acessórios "YouClip" confere funcionalidade acrescida.



DESIGN INTERIOR MAIS MODERNO E MELHOR QUALIDADE



Quando foi
a última vez que te
divertiste ao volante?

NOVO
SWIFT

Consumo combinado WLTP (l/100 km): de 4,4 a 4,9. Emissões CO₂ WLTP (g/km): de 98 a 110.

Descubra o Swift



Suzuki recomenda
MOTUL

suzukiauto.pt

ALFA ROMEO JUNIOR

Menino bonito

A Alfa Romeo estreia um SUV urbano pensado para brilhar entre os modelos premium. O Junior mantém bem intacto o estilo e o carácter desportivo inerentes à casa italiana, servidos com locomoção híbrida ligeira ou elétrica de até 240 CV.



A GAMA CONTEMPLA TRÊS PACKS DE EQUIPAMENTO PARA CONFIGURAÇÃO PERSONALIZADA: TECHNO, PREMIUM E SPORT

Em destaque

- SUV compacto premium
- 4,17 metros de comprimento; bagageira de 400 litros
- Versões híbrida (tração dianteira ou integral) de 136 CV e Elétrica, com 156 ou 240 CV
- Chega em setembro/outubro

Na Alfa Romeo é hora de regressar a uma das principais classes do mercado europeu, o segmento B. Para tal, nada melhor que, em primeiro lugar, fazê-lo no formato da moda, ou seja, com um SUV compacto, e, em segundo, com muito estilo, à boa maneira da marca de Arese.

Junior de sua graça (numa primeira fase chegou a chamar-se Milano), o novo modelo da Alfa

Romeo parte da conhecida plataforma e-CMP do grupo Stellantis – a mesma do futuro Lancia Ypsilon e dos DS 3 E-Tense, Opel Mokka Electric... – para dar corpo a um conjunto seletto com 4,17 metros de comprimento, por 1,78 de largura e 1,50 m de altura, e com um objetivo concreto: conquistar novos clientes para a marca. Se o consegue ou não, só o futuro o dirá. Para já, presença não lhe falta. Idealizado pelo Alfa Romeo Centre Stile

de Turim sob a tutela de Alejandro Mesonero Romanos, responsável pela criação, por exemplo, do CUPRA Formentor, o Junior recebe a inspiração de alguns modelos históricos do construtor italiano (a traseira com a "cauda truncada" é uma referência ao lendário Giulia TZ) para enfatizar umas linhas onde os grupos óticos "3+3" Full LED Matrix adaptativos e o emblemático escudo conferem a assinatura da marca.

FOCO NA CONDUÇÃO

No interior, e como mandam as regras, tablier direcionado para o condutor com painel de instrumentos TFT digital de 10,25" e, ao centro, um ecrã com as mesmas dimensões para um sistema multimédia que inclui, entre outros, inteligência artificial ChatGPT,

NA SEGURANÇA: CONDUÇÃO AUTÓNOMA NÍVEL 2, CÂMARA TRASEIRA DE 180°, TECNOLOGIA DE ACESSO DE PROXIMIDADE...

Versão	Potência	Preço desde
Elettrica 50 kWh FWD	156 CV	38.500 €
Speciale 50 kWh FWD	156 CV	40.500 €
Veloce 50 kWh FWD	240 CV	47.500 €

assistente virtual “Hey Alfa”, widgets personalizáveis e atualizações “over-the-air”. A acompanhar, materiais de boa qualidade ao toque e um desenho moderno e tipicamente Alfa Romeo com pormenores como as saídas da climatização em forma de Quadrifoglio (o trevo de quatro folhas característico da marca) e bancos desportivos desenvolvidos pela Sabelt.

Ainda lá dentro, espaço suficiente para quatro adultos, embora nos parecesse que o acesso aos lugares traseiros poderia ser mais amplo, e uma capacidade de bagageira de 400 litros (com sistema mãos-livres), valor que coloca o Junior entre os melhores da categoria.

ELETTRICA E IBRIDA

Falar da referida plataforma e-CMP é sinónimo de eletrificação

e o novo SUV compacto transalpino não é exceção. Neste âmbito surgem duas variantes sem emissões, denominadas Elettrica com 156 e 240 CV, sendo que a primeira é alimentada por uma bateria de iões de lítio de 54 kWh para uma autonomia de 410 km (590 em cidade) e carga em corrente contínua de até 100 kW (10-80% em 30 minutos). De referir que a versão mais potente está associada ao acabamento topo de gama Veloce e equipa diferencial autoblocante mecânico Torsen, relação de direção mais direta (14:6), vias alargadas com barras estabilizadores específicas à frente e atrás, suspensão rebaixada 25 mm, sistema de travagem desportivo (discos dianteiros com mais de 380 mm e pinças monobloco de quatro pis-

tões) e jantes de 20 polegadas.

Igualmente agregado à terminologia Elettrica aparece a navegação com o sistema EV Routing que permite o acesso a mais de 600 mil pontos de carregamento espalhados pela Europa para planificação da rota desejada.

Paralelamente à locomoção totalmente elétrica, o Junior é também proposto numa versão designada Ibrida, que conjuga um propulsor turbo de 1.2 litros a gasolina com um motor elétrico de 21 kW, uma bateria de 48V e uma caixa automática de dupla embraiagem de seis velocidades. Em resumo, um híbrido ligeiro com 136 CV de potência que está disponível com tração dianteira ou integral (sistema Q4, com unidade elétrica instalada no eixo traseiro) e que, segundo a Alfa Romeo, ga-

rante uma utilização sem emissões em cidade superior a 50%.

O novo Junior tem lançamento previsto para setembro/outubro, sendo que as encomendas para as versões elétricas já estão abertas, enquanto para os híbridos começam no mês de junho com preços de entrada abaixo dos 30 mil euros. ■

MIGUEL RODRIGUES

Para o lançamento, versão Speciale em edição limitada com equipamento topo de gama; disponível nos motores Ibrida e Elettrica de 156 CV.

RENAULT SYMBIOZ

Simbiose (quase) perfeita

A Renault desvendou o Symbioz, novo modelo com base no Captur que foi desenhado do meio da carroçaria para trás, mantendo o espaço para os ocupantes, mas com uma bagageira muito maior. Chega em setembro.

Em destaque

- Mistura os conceitos SUV e carrinha
- Plataforma CMF-B (a mesma do Captur)
- Motorização Full Hybrid 145 CV
- Banco traseiro com regulação longitudinal
- Bagageira entre 492 e 625 litros
- A venda em setembro

O nome Symbioz (ou simbiose, em português) significa viver em conjunto, o que dá uma ideia do que representa o novo modelo da Renault, cuja comercialização vai arrancar em setembro. É, de forma sucinta, um Captur redesenhado do meio para a traseira para oferecer uma bagageira maior, ficando em termos de conceito a meio caminho entre um SUV e uma carrinha, até porque de determinados ângulos, e com a devida distância, lembra o outrora Clio Sport Tourer.

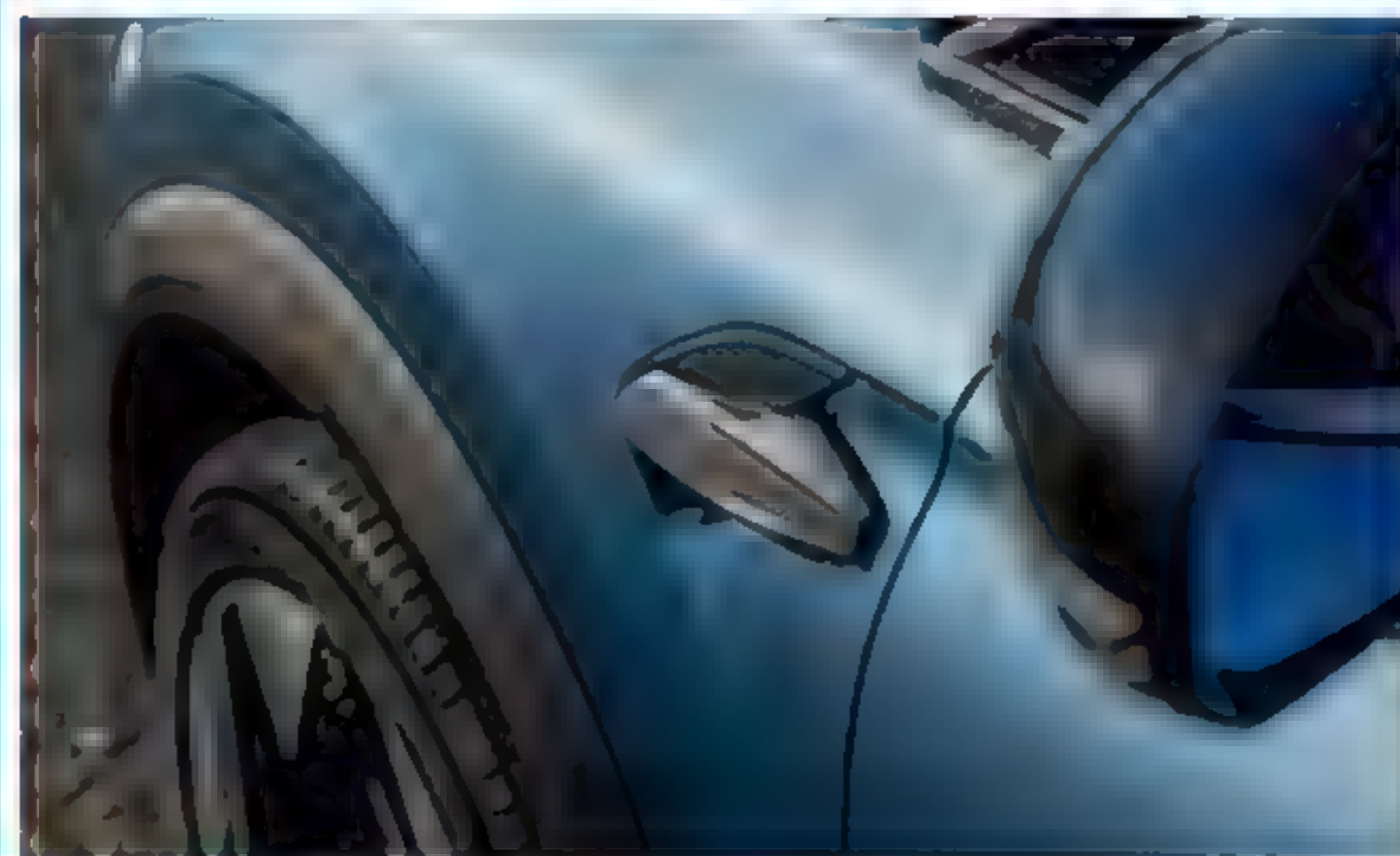
A verdade é que não deixa de ser curioso que a marca francesa tenha lançado o Symbioz quando já tem o Austral (4,51 metros de comprimento), o Ark-



na (4,56), o Scénic (4,47) e o Mégane (4,20 m). No entanto, e com o passar do tempo, os seus responsáveis foram percebendo a existência de um "espaço" entre o Austral e o Captur (4,24 m), que poderia (e devia) ser colmatado. Assim, nasce o novo Symbioz (4,41 m) que, como explicou Paula Fabregat, responsável pelo projeto de design, na apresentação estática em Paris, "era para ser um modelo com um acabamento mais coupê, mas Luca de Meo, CEO da Renault, pediu-me um formato mais tradicional sem deixar de ser 'sexy'."

BOAS PROPORÇÕES

Na realidade, não é fácil pegar num carro, manter a distância entre ei-



Excelente volumetria da bagageira: entre 492 e 625 litros, mediante a posição dos bancos traseiros.

xos (é a mesma do Captur: 2.639 mm), prolongar a traseira e tornar o resultado proporcional (as grandes jantes de 18" e 19" desempenham um papel fundamental). A secção dianteira não foi totalmente decalcada do Captur, porque a grelha, com uma faixa de policarbonato pintada de preto na parte superior, é diferente, tal como as referidas jantes: a marca francesa diz que tentou fazer com que parecessem estar em movimento, mesmo quando paradas. À primeira vista, conseguiram.

Porém, as principais particularidades deste Symbioz começam do meio para trás. Em primeiro lugar, as portas traseiras contam com uma fina nervura inexisten-

<< Em termos de posicionamento de gama, o Symbioz coloca-se entre o Captur e o Austral >>

te nas dianteiras, o que pode parecer estranho, mas que em termos visuais resulta. Em segundo, a introdução de vincos na porta da bagageira e de um spoiler de tejadilho (algo exagerado), bem como o para-choques volumoso acabam por conferir um caráter distinto quando se observa a traseira.

COMO O CAPTUR, MAS MAIOR

No interior, herança Captur. O painel de instrumentos digital é o mesmo, tal como o ecrã central tátil de 10,4" em formato quadrado com sistema multimédia openR Link baseado no Android Automotive 12, com navegação desde a versão básica (Techno) e Google integrado; inclui cerca de 50 aplicações (o número exato depende do país), como Waze, Amazon Music, Vivaldi, Kabriol, Karacol...

Seguindo esta tendência, também não há nada de novo no que respeita ao design dos bancos, confortáveis e com bom apoio lateral tanto no assento como no encosto, embora a conceção dos estofos tenha merecido atenção especial: tecido grosso (muito →

<< O Symbioz usa versão ampliada da plataforma CMF-B, a mesma do Captur >>

**NO LANÇAMENTO,
MOTOR FULL
HYBRID DE 145 CV**



SEGURANÇA EM PRIMEIRO LUGAR

Como é apanágio na Renault, o Symbioz está equipado com até 29 sistemas de segurança ADAS. Destes, realce para o Active Driver Assist 2, que garante uma condução autónoma de nível 2 (funciona em estradas convencionais, e não apenas em autoestradas ou vias com duas faixas de rodagem) e agrega dispositivos como o cruise control adaptativo com Stop&Go, reconhecimento de sinais de trânsito e sistema de centragem na faixa de rodagem, e para a travagem automática de emergência, com a inclusão de manobra em marcha-atrás a uma velocidade entre 3 e 10 km/h. Reforçaram a sua presença o Safety Coach (pontua de 0 a 100, tendo em conta a velocidade, a trajetória e as distâncias de segurança), a câmara de 360°, o alerta de mudança involuntária de faixa, a saída segura dos ocupantes... Por último, destaque para o botão "My Safety Switch" no tablier que permite desativar seis destes ADAS (os que quisermos) de uma só vez, evitando que reduzam demasiado o prazer de condução.

apelativo) na versão base, TEP (um tecido sintético que parece couro) no encosto e nas laterais no acabamento Esprit Alpine e um tecido de malha na variante Iconic.

Quanto aos lugares traseiros, o espaço para os joelhos é idêntico ao do Captur, ou seja, suficiente para adultos com pouco mais de 1,80 m de altura, mas apenas quando o banco está na sua posição mais recuada, uma vez que pode ser regulado no sentido longitudinal (todo, não em secções) até 16 cm. Uma valência que pro-

porciona aquele que é, provavelmente, um dos maiores argumentos deste novo Renault, a bagageira. Na prática são entre 492 (422 no Captur) e 625 litros, consoante a posição do banco traseiro, ou 1.582 com o total rebatimento do mesmo.

De igual modo, e tal como tem acontecido nos recentes lançamentos da marca, o Symbioz dispõe do tejadilho panorâmico Solarbay que permite ganhar 3 centímetros em altura no interior. Equipado com tecnologia de Cris-

tal Líquido Disperso em Polímero (PDLC), que cria um campo elétrico que desloca as moléculas no interior do vidro, passa de translúcido a opaco instantaneamente através de um botão no plafonier ou por comando de voz.

E-TECH FULL HYBRID

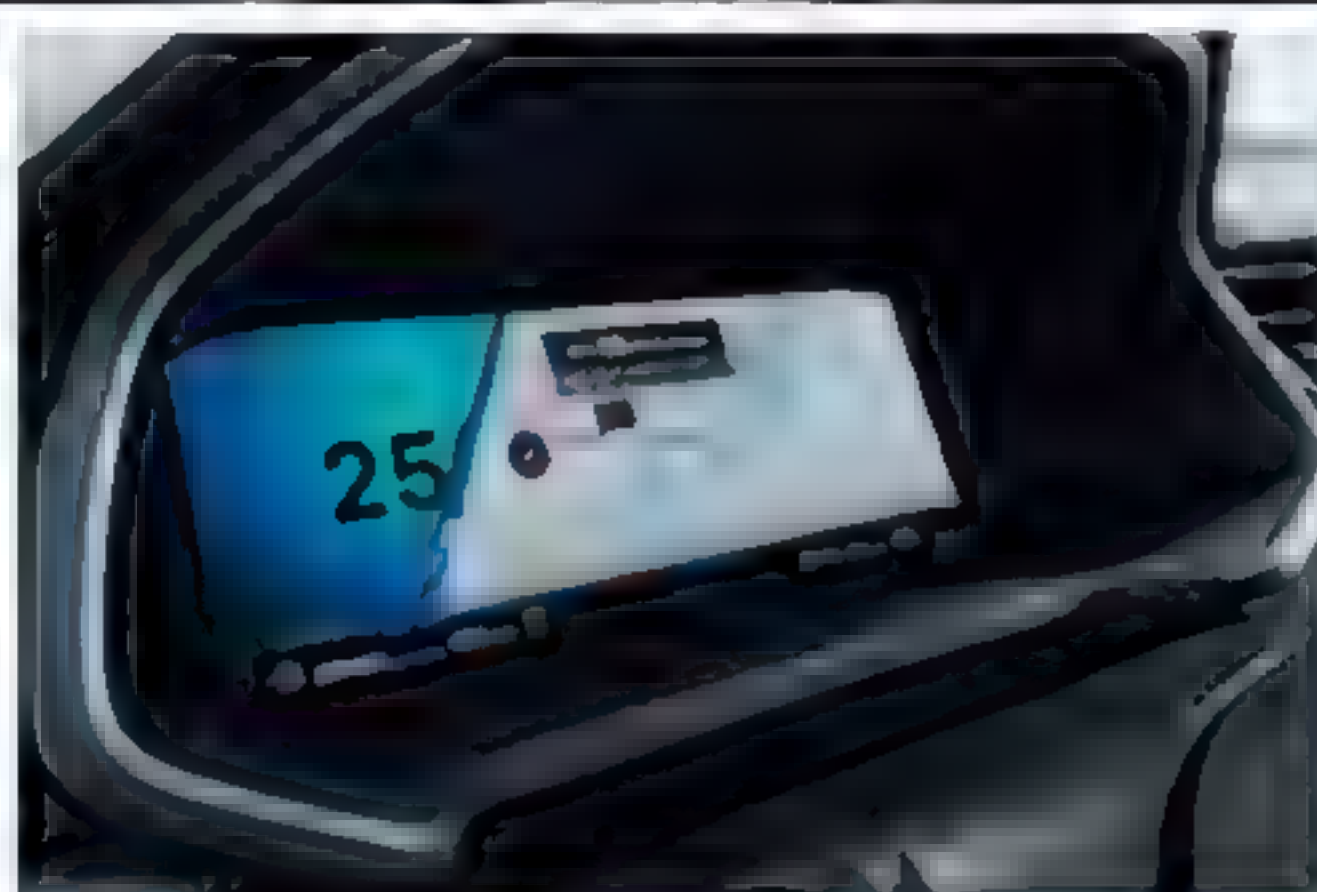
Na fase de lançamento, o Symbioz será apenas proposto na conhecida versão E-Tech Full Hybrid. Portanto, estamos perante um sistema que combina um propulsor de quatro cilindros a gasolina de



O desenho do interior é partilhado com o dos mais recentes modelos da marca.



Tejadilho panorâmico com Cristal Líquido Disperso em Polímero desenvolvido em parceria com a Solarbay. Infoentretenimento com sistema operativo Google.



1.6 litros e 94 CV com dois motores elétricos, um com 36 kW para "empurrar" o conjunto e outro com 18 kW que funciona como arranque/gerador, e uma bateria de 1,2 kWh de capacidade. Por outras palavras, trata-se de um híbrido "tradicional", sem carregamento à tomada, com 145 CV de potência total gerido por uma caixa automática sem embraiagem (multi-modo) com quatro velocidades para o bloco térmico e duas para o elétrico principal.

Mais tarde, início de 2025, a gama irá receberá motorizações unicamente a gasolina, embora a Renault não tenha mencionado quais. O Symbioz tem lançamento agendado para setembro, devendo as encomendas abrir no decorrer do verão. ■

RICARDO CARVALHO

New Ford Trucks **F-LINE** Nothing Stands in Its Way.



With its advanced security technologies and exterior design, the new Ford Trucks F-LINE.



Em destaque

- Motores elétricos de 184 e 218 CV
- Baterias de 40,7 kWh ou 54,2 kWh
- Autonomias de até 402 km
- Quatro acabamentos: Essential, Classic, Favoured e JCW
- Preços desde 34.800 €



MINI COOPER ELÉTRICO

Clássico eterno

A segunda geração do Mini Cooper elétrico remete para o design purista do icônico modelo de três portas, original, dinâmico e divertido, com uma nova imagem e duas motorizações servidas por baterias com maior capacidade para autonomias acima dos 400 km.

Baseando-se em plataforma estreante e exclusiva para modelos 100% elétricos, desenvolvida pela Spotlight Automotive, joint-venture entre a BMW e a chinesa Great Wall Motors, os totalmente novos Mini E (e o mais potente e desportivo SE) movidos a bateria apresentam-se com elementos esteticamente distintos dos do antecessor que evidenciam, de forma clara, a sua diferenciação. No design exterior sobressai a nova grelha octogonal, complementada com os clássicos faróis circulares e farolins dotados de tecnologia LED de série. Novidade é a possibilidade de configuração do grafismo projetado pelas luzes, que constituem a assinatura luminosa diurna tanto à frente como atrás. De igual

modo, estão disponíveis renovadas jantes de 16 a 18 polegadas.

O Mini Cooper E comercializa-se em quatro versões (Essential, Classic, Favoured e John Cooper Works), que caracterizam a imagem do automóvel com elementos de estética (cores, frisos, ailerons, spoilers ou jantes) diferenciados na riqueza daquela dotação e do visual desportivo. Desde o Classic permitem-se cores de carroçaria expressivas contrastantes com a do tejadilho, destacando-se o espampanante Sunny Side Yellow (nas imagens), cor amarela na carroçaria e branco no teto e nas capas de retrovisores. A irreverência assenta-lhe bem.

SIMPLICIDADE BRITÂNICA

Como no exterior de linhas mais simples e sóbrias, também o interior segue a fórmula minimalista.

CONCEÇÃO FOCADA NA DINÂMICA:
BAIXO CENTRO DE GRAVIDADE
E RODAS BEM PUXADAS AOS
EXTREMOS DA CARROÇARIA





Renovadas jantes de 16 a 18". A bagageira chega aos 800 litros com o rebatimento dos encostos dos bancos traseiros.



MINI EXPERIENCE MODES: ATÉ 7 MODOS DE CONDUÇÃO, INCLUINDO O TIMELESS, QUE IMITA O SOM DO ESCAPE DO MINI ORIGINAL

FICHA TÉCNICA

MINI COOPER E

TIPO DE MOTOR	Elétrico, síncrono de íman permanente
POTÊNCIA	184 CV (135 kW)
BINÁRIO MÁXIMO	290 Nm
BATERIA	40,7 kWh (36,6 úteis)
AUTONOMIA (WLTP)	305 km
TEMPO DE CARGA	4,55h a 11 kW CA (100%) 30 min. a 75 kW CC (10-80 %)
V. MÁXIMA	160 km/h
ACELERAÇÃO	7,3 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO (WLTP)	13,8 kWh/100 km (misto)
EMISSIONES CO ₂ (WLTP)	0 g/km
DIMENSÕES (C/L/A)	3.858 / 1.756 / 1.460 mm
PNEUS	195/60 R16
PESO	1.615 kg
BAGAGEIRA	210-800 l
PREÇO	34.800 €
LANÇAMENTO	Maio de 2024

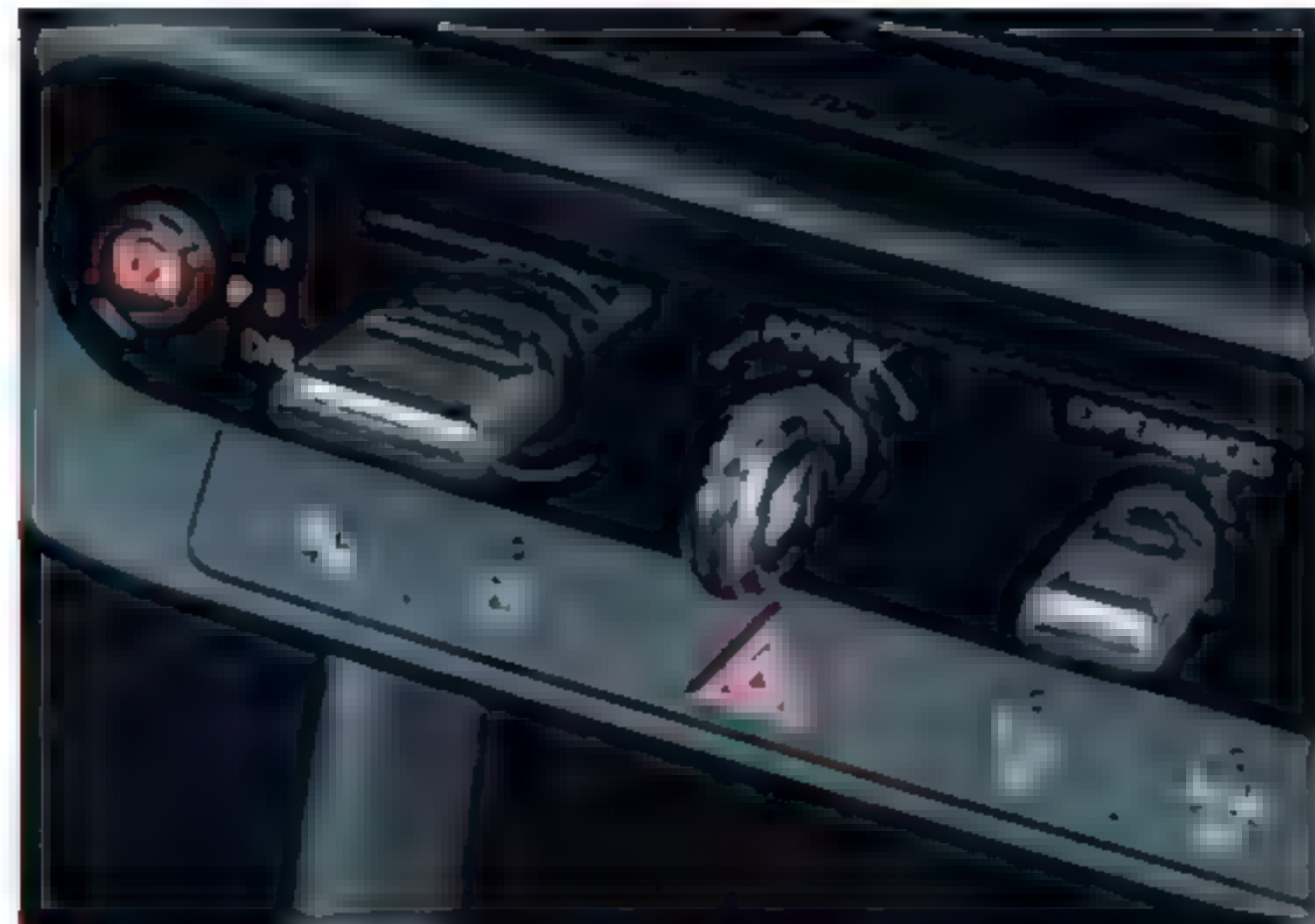
FICHA TÉCNICA

MINI COOPER SE

TIPO DE MOTOR	Elétrico, síncrono de íman permanente
POTÊNCIA	218 CV (160 kW)
BINÁRIO MÁXIMO	330 Nm
BATERIA	52,4 kWh (49,2 úteis)
AUTONOMIA (WLTP)	402 km
TEMPO DE CARGA	6,40h a 11 kW CA (100%) 30 min. a 95 kW CC (10-80 %)
V. MÁXIMA	170 km/h
ACELERAÇÃO	6,7 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO (WLTP)	14,1 kWh/100 km (misto)
EMISSIONES CO ₂ (WLTP)	0 g/km
DIMENSÕES (C/L/A)	3.858 / 1.756 / 1.460 mm
PNEUS	195/60 R16
PESO	1.680 kg
BAGAGEIRA	210-800 l
PREÇO	38.400 €
LANÇAMENTO	Maio de 2024



Ecrã redondo com 240 mm de diâmetro para o infoentretenimento Mini Operating System 9, com base num software Android Open Source Project (AOSP).



Estaciona sozinho: assistente de estacionamento assume a manobra mediante o simples premir de um botão.



Baterias de iões de lítio suportam carregamentos em corrente contínua de até 95 kW

Nota para a modernização de um elemento clássico do Mini desde as suas origens, o amplo painel central de bordo redondo – há muito tornado monitor digital –, que adquire ecrã de alta definição com 9,44" e software de última geração. O habitáculo mantém a lotação para quatro pessoas e a bagageira perde 1 litro de volumetria face ao modelo antecessor, para 210, mas que, mediante o rebatimento das costas dos bancos traseiros (60:40), atinge os 800 litros, mais 69 litros do que o cessante Cooper SE.

AINDA A REFERÊNCIA DINÂMICA

O Mini elétrico passa a estar disponível em duas motorizações, a estreante Cooper E e a já comercializada Cooper SE, agora mais potente. A primeira recebe um motor de 184 CV e 290 Nm (mais 20 Nm do que no SE anterior), conferindo-lhe uma aceleração 0-100 km/h em 7,3 segundos, enquanto a SE, mais desportiva, evolui para uma

unidade de 218 CV e 330 Nm, que lhe permite ir dos 0 aos 100 km/h em 6,7 segundos. No programa de desenvolvimento, privilegiou-se a performance à autonomia, para proteção do ADN do construtor britânico. E o chassis acompanha toda essa disponibilidade energética, assegurando ao Cooper elétrico a eficácia de comportamento pela qual a marca é mundialmente famosa, com o baixo centro de gravidade e o acerto das suspensões a ajudar à estabilidade e aquela dinâmica que se aprecia nos Mini desportivos. Direção direta e comunicativa e uma ótima posição de condução são outros trunfos.

Com bateria de 40,7 kWh de capacidade, um progresso face à de 32,6 do Cooper SE que sai de cena, o estreante Cooper E tem autonomia sem emissões de 305 km. O que embora não parecendo suficiente para um automóvel estradista de longo curso – que o Mini não é –, enquadra-se no espectro de um carro citadino. Por seu turno, o raio de ação do Cooper SE, por dispor de bateria de superior conteúdo energético (54,2 kWh), também é mais amplo, atingindo os 402 km.

Os preços em Portugal arrancam nos 34.800 € para o Cooper E e nos 38.400 € para o SE. ■

✎ VITOR MENDES

CUPRA FORMENTOR

Imagem de marca

A CUPRA volta a eleger o Formentor para servir de montra às suas mais recentes tendências de design através de nova geração do SUV compacto que envolve, igualmente, atualização mecânica, sistema multimédia mais evoluído e mexidas estratégicas no chassis.



FARÓIS LED MATRIX COM TRÊS TRIÂNGULOS ILUMINADOS PARA AS LUZES DIURNAS



Em destaque

- Nova linguagem de design da marca
- Motor eTSI de 150 CV com hibridação ligeira
- Versão desportiva VZ com 333 CV
- PHEV de 204 e 272 CV; autonomias elétricas de até 100 km
- Tração dianteira ou integral
- A venda em setembro

Design, design e design. Esta foi provavelmente a palavra mais repetida no decorrer da apresentação internacional do novo CUPRA Formentor. E a razão não é para menos. O Formentor orgulha-se, não só, de ter sido o primeiro modelo do construtor espanhol a ostentar o ADN da marca em 2020, como de ser um best-seller de vendas.

Agora, passados quatro anos, nova linguagem estilística e novamente o Formentor como porta-estandarte de uma metamorfose que inclui, também, mexidas na gama de motorizações, no equipamento e até no chassis (mantém a opção da tração integral 4Drive em algumas versões).

Começando pelo mais visível, frente totalmente redesenhada com

capô afilado e logotipo integrado (no antecessor o logo estava na grelha), grupos óticos com tecnologia LED Matrix (opcional) e nova grelha com maior espaçamento entre elementos de forma a permitir maior entrada de ar e a conferir um aspeto mais musculado. Atrás, assinatura luminosa reforçada por uma faixa vermelha a ligar os novos farolins e com o logotipo iluminado ao centro. No geral, o resultado à vista é bem conseguido e nota-se uma clara distinção/evolução entre o atual e o novo Formentor, que conta, igualmente, com uma gama de jantes de liga leve de 18 e 19" e novas cores de carroçaria.

AMBIENTE DESPORTIVO

No interior, cuja preocupação da CUPRA residiu no incremento da

qualidade e da tecnologia sem beliscar a vertente desportiva inerente à marca, surgem novos materiais no tablier e revestimentos das portas, com maior presença de componentes reciclados e/ou recicláveis, três ambientes do habitáculo, com bancos dianteiros distintos, sempre de corte desportivo, e um novo ecrã multimédia de 12,9" (antes 12") com software mais evoluído e cursor retro iluminado. Em relação a este último, é compatível com Android Auto e Apple CarPlay sem fios e trabalha em sintonia com a aplicação "My CUPRA"; em complemento dispõe de base para carregamento inalámblico de 15W para smartphones. Ainda neste âmbito, destaque para a estreia de um sistema de som desenvol-

vido pela Sennheiser Mobility (opção) e para o já existente painel de instrumentos digital de 10,25", agora com novos grafismos.

ALMA VZ (DE VELOZ)

Apesar de vivermos numa época em que a eletrificação é lei, a CUPRA decidiu (e bem, dizemos nós) jogar em todos os tabuleiros no que ao leque mecânico diz respeito: gasolina, gasolina mild-hybrid, Diesel e híbrido plug-in. Ou seja, soluções para todos os gostos que tem nos propulsores a



ATRÁS, FAIXA LUMINOSA
A UNIR OS GRUPOS
ÓTICOS COM O LOGOTIPO
ILUMINADO AO CENTRO

<< Nos motores: gasolina,
gasolina mild-hybrid,
Diesel e híbridos plug-in >>



Novo desenho do habitáculo,
onde se inclui um novo
infoentretenimento em ecrã de 12,9”
com software de última geração.



gasolina 1.5 TSI de 150 CV, 2.0 TSI de 333 (antes 310 CV) e no turbo-diesel 2.0 TDi de 150 CV os seus representantes “à antiga”. Destes, referência obrigatória para o desportivo VZ (333 CV) que equipa caixa automática DSG de 7 velocidades com escalonamento específico, tecnologia de repartição de binário no eixo posterior, sistema de travões com pinças Akebono de seis pistões e discos de 375 mm, e modo de condução exclusivo pensado para utilização em pista.

Já integrados na era moderna aparecem o motor 1.5 eTSI, com a mesma potência da unidade dita “normal”, mas com hibridação ligeira de 48V (transmissão DSG), e duas versões híbridas plug-in

com 204 e 272 CV (245 no atual), alimentadas por baterias de 19,7 kWh (úteis) que garantem autonomias sem emissões superiores a 100 km. A bateria pode ser carregada em corrente contínua até 50 kW; 11kW em alternada.

No capítulo técnico, e para além da plataforma MQB Evo, o novo Formentor conta com esquema de suspensões traseiro multibraços, sistema de Controlo Dinâmico do Chassis (DCC), com 15 posições, e diferentes modos de condução: Comfort, Performance, CUPRA, Offroad (versões de tração integral), Drift e Individual.

O CUPRA Formentor deverá chegar a Portugal em setembro não havendo ainda preços definidos. ■

MIGUEL RODRIGUES

CUPRA LEON

Receita espanhola



Em destaque

- Desenho renovado: capô, grelha, faróis...
- Novo sistema multimédia de 12,9"
- Motores a gasolina, Diesel e híbrido plug-in: potências de 150 a 333 CV
- PHEV com autonomia superior a 100 km
- À venda em julho

Partindo do Formentor, a CUPRA aplica a mesma receita ao Leon. Novo design da marca, novos motores e mais tecnologia. Tudo sem adulterar o cariz desportivo do compacto espanhol. Chega em julho.

Aproveitando a apresentação da nova geração Formentor, a CUPRA "matou dois coelhos com uma cajadada" e, na mesma altura, deu a conhecer o novo Leon. Na prática, e mantendo as carroçarias de 5 portas e carrinha (Sportstourer), o compacto espanhol recebe praticamente o mesmo tratamento que o irmão SUV, ou seja, evolução da imagem, reforço do equipamento e revisão dos motores.

Assim, por fora destaque para os desenhos dos faróis LED com tecnologia matricial e dos para-choques, logotipo inserido no capô e, na traseira, emblema da CUPRA iluminado ao centro, fazendo uma espécie de ligação entre os grupos óticos. De igual modo, e tal como no Formentor, também aqui há novas jantes de 18 e 19" e novas cores exteriores (total de 8).

Abertas as portas, ambiente com uma abordagem mais sustentável na escolha dos materiais (bancos com microfibra reciclada ou em pele ecológica), instrumentação digital atualizada e o aumento do ecrã tátil multimédia de 10 para 12,9", com sistema operativo mais avançado (wireless Full Link, Apple CarPlay, Android Auto...) e acompanhado, numa posição inferior, por uma barra deslizante retro iluminada para controlo da climatização e do volume do som. Por falar em som, o atual sistema topo de gama Beats é substituído por um desenvolvido em parceria com a Sennheiser Mobility (opcional), com 12 colunas.

MÚLTIPLA ESCOLHA

O futuro Leon (chega em julho) tem como motor de entrada de gama o bloco 1.5 TSI de 150 CV acoplado a



No interior, novos revestimentos no tablier e portas, com material reciclado, e infotainment com ecrã maior e tecnologicamente mais avançado.

caixa manual de seis velocidades. Com a mesma cilindrada e potência surge uma nova versão munida de hibridação ligeira com motor de arranque de 48V, bateria de iões de lítio de 48V e transmissão automática DSG de 7 relações. A oferta continua com o conhecidíssimo 2.0 TDI de 150 CV (DSG de 7) e com os híbridos plug-in (PHEV) de 204 e 272 CV. Em relação a estes últimos, ambos recorrem a um novo propul-

sor turbo a gasolina de 1.5 litros (1.4 no anterior) associado a uma bateria de 19,7 kWh úteis (antes 10,8) que lhe confere uma autonomia totalmente elétrica de mais de uma centena de quilómetros; carregamento máximo da bateria de até 50 kW em corrente contínua e de 11 kW, em alternada (antes 3,7). De referir que no caso do PHEV mais potente, designado Leon VZ e-Hybrid, pode montar travões Brembo com pinças de quatro pistões e discos perfurados de 370 mm.

Igualmente com a denominação VZ, mas noutra patamar e apenas disponível na versão Sportstourer, aparece a versão desportiva a gasolina de 333 CV (tração integral 4Drive) com tecnologia de repartição do binário entre as rodas traseiras Torque Splitter e, em opção, travões Akebono de 6 pistões com discos dianteiros de 375 mm. ■

✎ MIGUEL RODRIGUES

Imagem exterior mais agressiva, principalmente à frente com nova disposição da grelha, logotipo no capô e faróis LED Matrix.



O QUE MAIS GOSTA NUM SEGURO?



Escolhe o seguro pelos seus
bonitos olhos? Ou pela simplicidade
e inteligência da escolha?
O mais importante num seguro
é o que faz e como faz.

Saber que pode aderir, falar, tirar
dúvidas e resolver qualquer questão
de uma forma tão simples, por
mensagem ou online, é ótimo. E poupar
no fim do ano com descontos diretos
numa rede de parceiros, é ainda melhor.

SEGURC DIRECTO

grupo ageas

Tão simples, tão inteligente.

Saiba mais em segurodirecto.pt

FRENTE REDESENHADA
COM A NOVA ASSINATURA
LUMINOSA DA MARCA E
GRELHA HEXAGONAL



SKODA KODIAQ

Pronto a carregar

A Skoda virou do avesso aquele que foi o seu primeiro SUV “a sério” (depois do Yeti), em comercialização desde 2016. E tem motivos para estar muito otimista com esta segunda geração Kodiaq. Sem cortar radicalmente com o antecessor, a marca checa mexeu em todos os elementos essenciais, a começar na imagem, agora mais sofisticada, passando pelos conteúdos tecnologicamente evoluídos, o rigor de construção e o espaço abundante reconhecido aos automóveis da marca.

O novo Kodiaq mede 4,7 metros de comprimento, significa que cresceu apenas 61 mm na mudança de geração, sendo depois mais estreito (-18 mm) e baixo (-24 mm). E, no interior, poderá dispor de cinco ou sete lugares em duas ou três filas de bancos, beneficiando, em ambas as va-

riantes, da ampla distância entre eixos: progrediu 3 mm para um total de 2.791 mm. A habitabilidade nos dois bancos adicionais depende da gestão do espaço para pernas na fila intermédia, que desliza 18 cm sobre calhas. Espaço abundante também na bagageira: cresceu 75 litros, podendo chegar aos 910 litros (845 na versão de 7 lugares e 745 no PHEV, devido a presença da bateria no piso).

Nesta segunda geração manteve-se a mesma arquitetura técnica, a versátil plataforma MQB, numa versão esticada e evoluída para se tornar compatível com vários níveis de eletrificação (híbridos com ou sem recarga externa das baterias), opções a gasolina e Diesel (da geração precedente).

MAIS DIGITAL E PRÁTICO

No interior, a qualidade é elevada tanto no campo dos materiais como da montagem. Mas o Ko-

Com nome inspirado numa espécie de urso-pardo, o Kodiaq vai à caça dos clientes dos SUV com até sete lugares. Nesta segunda geração ganhou qualidade e imagem muito mais moderna e, pela primeira vez, uma versão híbrida de ligar à corrente. Em Portugal, a partir de junho.

Em destaque

- SUV com 5 ou 7 lugares
- Estreia PHEV com mais 100 km de autonomia elétrica
- Diesel de 2 litros com 150 ou 193 CV (4x4)
- Preços desde 41.500 €
- Lançamento em junho



diaq, à imagem do que aconteceu com a nova geração Superb, eleva a fasquia ao nível da sensação de robustez.

A conceção convincente do painel de bordo harmoniza-se com a cada vez mais importante tecnologia de infoentretenimento e conectividade. Assim, no tablier, destaque para o painel de instrumentos digital de 10,25", para o head-up display e para o ecrã de infotainment de 13". Outra novidade é o facto do comando da caixa de velocidades passar a estar integrado na coluna de direção, de forma a libertar espaço para arrumações na consola central. De igual forma, há uma nova abordagem aos comandos comuns através dos denominados Smarts Dials: três botões rotativos, alinhados com outros tantos

ecrãs digitais de 32 mm, permitem um acesso intuitivo a várias funções do veículo (climatização, navegação, modos de condução...). Novo é também o sistema de carregamento sem fios para telemóvel a 15 watts, que permite carregar dois dispositivos ao mesmo tempo.

Com múltiplos espaços de arrumação e as diversas soluções «Simply Clever» que são já uma imagem de marca da Skoda, o habitáculo do Kodiaq é um exemplo de conveniência. Exemplos disso são o guarda-chuva num compartimento da porta e o raspador de gelo, que recebem agora a companhia do chamado «display cleaner», arrumado na consola central, e que serve para limpar as inestéticas dedadas nos ecrãs táteis, e de uma caixa

de arrumação no túnel central em frente ao banco traseiro com ajuste longitudinal.

MILD HYBRID, PHEV E DIESEL

Quanto às motorizações, a oferta é quase para todos os gostos. A juntar ao Diesel (2.0 TDI nas variantes 150 e 193 CV), a gama nacional inclui um Mild-Hybrid 1.5 TSI de 150 CV, com sistema de 48V e tecnologia de desativação de cilindros, e o Plug-in Hybrid (PHEV) de última geração, com a denominação Kodiaq iV. Este combina o propulsor de 4 cilindros 1.5 TSI com injeção direta a gasolina, um motor elétrico e uma bateria com 25,7 kWh de capacidade (25 mi-

Novos faróis LED Matrix de segunda geração.



Smarts Dials são três botões rotativos, alinhados com outros tantos ecrãs digitais de 32 mm.

nutos para recuperar 10-80% da carga num posto rápido a 50 kW; carregamento total em 2h30 numa ligação a 11 kW), para um total de 204 CV e uma autonomia sem emissões acima de 100 km.

O lançamento do novo Kodiaq arranca no próximo mês de junho com as versões 2.0 TDI de 150 CV (41.500 €) e 1.5 TSI de 150 (46.000 €). O Kodiaq iV apenas estará disponível no terceiro trimestre 2024, ainda sem preços indicativos. ■

✎ VÍTOR MENDES

FICHA TÉCNICA

SKODA KODIAQ IV

TIPO DE MOTOR	Gasolina, 4 cilindros em linha, turbo
CILINDRADA	1.498 cm ³
POTÊNCIA	150 CV entre as 5.000 rpm e 6.000 rpm
BINÁRIO MÁXIMO	Nm entre as 1.500 rpm e as 4.000 rpm
TRANSMISSÃO	Dianteira, caixa auto. 6 velocidades (DSG)

SISTEMA ELÉTRICO	
TIPO DE MOTOR	Síncrono de ímãs permanentes
POTÊNCIA	115 CV
BINÁRIO	330 Nm
BATERIA	lões de lítio, 25,7 kWh (úteis)
AUTONOMIA	Mais de 100 km (WLTP)

SISTEMA HÍBRIDO	
TIPO DE MOTOR	Elétrico-Gasolina, PHEV
POTÊNCIA (TOTAL)	204 CV
BINÁRIO (TOTAL)	350 Nm
V. MÁXIMA	210 km/h
ACELERAÇÃO	8,4 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO (WLTP)	5,3 l/100 km (misto)
EMISSIONES CO ₂ (WLTP)	N.D.
DIMENSÕES (C/L/A)	4.758 / 1.864 / 1.509 mm
PNEUS	235/55 R18
PESO	1.913 kg
BAGAGEIRA	745-1.945 l
PREÇO	46.000 € (Indicativo)
LANÇAMENTO	Final de 2024

Mais digital: ecrã de infotainment de 13", Virtual Cockpit modernizado com painel de instrumentação digital de 10,25" e a estreia do head-up display.



DINÂMICA APRIMORADA

Incontornáveis nesta segunda geração Kodiaq são os aprimoramentos na suspensão e aerodinâmica, que otimizaram a condução do SUV, independentemente das características do traçado. Estreia neste modelo, o opcional Controlo Dinâmico do Chassis (DCC Plus) utiliza duas válvulas controladas de forma independente para separar as fases de recuperação e compressão do amortecimento, o que assegura um ajuste mais imediato numa faixa mais alargada de níveis de amortecimento. Testámos a versão 2.0 TDI, mecânica que revela um apetite realmente contido (chegámos a fazer consumo de 5 l/100 km!) e boa disponibilidade quer na aceleração quer nas remotas. Elogio que se estende à caixa DSG (7 velocidades), exemplar na celeridade e precisão. Este primeiro contacto confirmou todas as melhores referências da geração que precede, bem como o pulo significativo na qualidade e na forma como o Kodiaq filtra as irregularidades do piso, sobressaindo como um dos melhores compromissos entre conforto e dinamismo na categoria.



JANTES DE 18 A 20 POLEGADAS E NOVE CORES EXTERIORES

KIA EV3

Elétrico para as massas

O EV3 será o elétrico mais pequeno e barato da Kia, com o vincado objetivo de tornar a mobilidade sustentável acessível para todos. O conceito crossover permite não abrir mão do formato da moda, com espaço, estilo e boa versatilidade. Chega no último trimestre do ano.

A Kia acelera a ampliação da gama de elétricos EV com o EV3, um dos seis modelos com motor alimentado exclusivamente por bateria que o construtor sul-coreano pretende ter em comercialização até 2026. O EV6 e o EV9 já rodam pelas nossas estradas, o SUV médio EV5 foi agora revelado e chegará em 2025, enquanto o EV4 e EV2 estão previstos para mais tarde na década.

2024 é o ano do EV3, SUV compacto de segmento B a "esticar" para o C nas dimensões da carroçaria, com design modernista

O KIA EV3 ESTARÁ
DISPONÍVEL NOS
ACABAMENTOS BASE E GT
LINE, SEMPRE COM MOTOR
ELÉTRICO DE 204 CV

Nova assinatura luminosa com óticas dispostas verticalmente bem nas extremidades da carroçaria para aumentar a sensação de largura.



caracterizado por formas geométricas, e cujo comprimento total chega a 4,3 metros, avantajado para a categoria. Dimensões exteriores crescidas que se refletem no espaço interior e também na bagageira.

Beneficiando de entre eixos extensa (2.680 mm) e com as rodas o mais possível puxadas aos extremos da plataforma (E-GMP, igualmente utilizada no modelo mais graúdo EV6), o EV3 tem lotação para cinco ocupantes. Mas mais importante, lugares espaçosos. Desde logo, com quase 1,1 metros na zona das pernas nos

bancos da frente e praticamente 1 metro atrás. Estivemos a bordo do EV3 e confirmamos que as medidas interiores são efetivamente generosas, favorecendo igualmente a capacidade da bagageira, 460 litros (acompanhados de adicionais 25 litros sob o capô). Números que não deixam dúvidas: aqui está um automóvel que cumpre os requisitos familiares.

INTERIOR DE NOVA VAGA

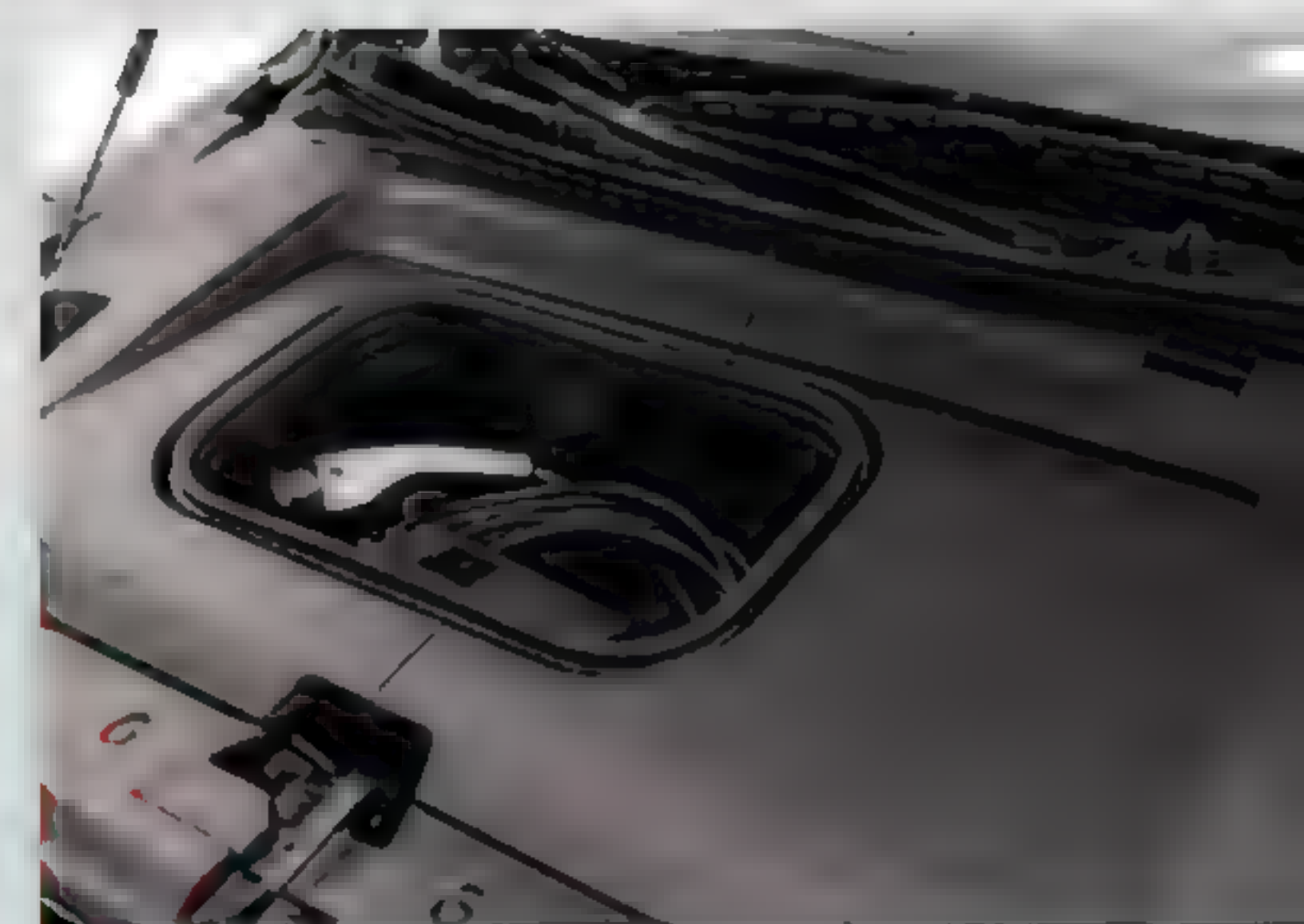
À imagem do exterior, também no interior o design é futurista, com linhas simples e vastos espaços



Capacidade da bagageira de 460 litros e compartimento dianteiro sob o capô (frunk) com 25 litros adicionais.

Em destaque

- Carroçaria crossover
- Motor 100% elétrico com 204 CV
- Até 560 km de autonomia
- Lançamento no final de 2024
- Preços a partir de 30.000 € (estimados)



limpos a reforçarem a sensação de espaço. O painel de bordo é dominado por dois ecrãs táteis de 12,3 polegadas e um terceiro de 5" que integra o controlo do sistema de climatização. Nestes amplos monitores são exibidas informações completas através de gráficos modernos, facilmente legíveis, nítidos e intuitivos, e acessíveis igualmente ao passageiro do banco dianteiro (comando do sistema de entretenimento e de navegação).

A Kia decidiu (e bem) zelar pela atenção do condutor, querendo mitigar eventuais fatores de distração no controlo das funcionalidades que impliquem retirar as mãos no volante e a concentração na estrada. Por isso, muitas das funções do EV3 podem ser controladas com um simples toque nos botões do volante, incluindo modos de condução, cruise control, entretenimento e navegação. Além disso, há ainda um conjunto adicional de botões (não táteis) perfeitamente integrados e alinhados abaixo do monitor central para comando das funções mais utilizadas, que adicionando o head-up display, contribuem para o tal objetivo de salvaguarda da segurança na condução.

SUSTENTÁVEL E PRÁTICO

O sentido prático também prevalece pela adoção de uma consola central entre os bancos dianteiros,



<< Carroçaria crossover com 4.300 mm; 20 cm mais curto que o Sportage mas com a mesma distância entre eixos. >>



que integra uma mesa deslizante e área reconfigurável de armazenamento de pequenos objetos. A zona inferior pode ser utilizada para acondicionar bebidas e volumes maiores e na superfície superior (tipo mesa) aparelhos eletrônicos pessoais, como tablets e até computadores portáteis - quando o veículo estiver parado.

Tal como acontece com todos os novos modelos produzidos

pela Kia, o EV3 incorpora vários materiais ambientalmente sustentáveis na conceção do interior, casos do tecido reciclado no painel e acabamentos das portas e do tereftalato de polietileno (PET), utilizado nos plásticos mais facilmente recicláveis e que pode ser encontrado nos bancos, revestimento do tejadilho, apoios de braços das portas, tapetes, bagageira e outras guarnições.

DUAS VERSÕES DE BATERIA

O EV3 é proposto em duas versões com motorização idêntica, ambas com 204 CV (150 kW) e tração dianteira, mas com capacidades de baterias distintas e autonomias igualmente diferentes. Assim, a versão Standard (normal) tem bateria de 58,3 kW, que permite ao SUV compacto anunciar até 410 km (anunciados) entre carregamentos, e a Long Range (Autonomia Longa)

com unidade de 81,4 kW e até 560 km. O sistema de carregamento é de 400 V e assegura tempos de espera (anunciados) de 30 minutos para encher a bateria de 0 a 80%.

A versão com bateria menor acelera de 0 aos 100 km/h em 7,4 segundos e a que garante maior autonomia faz apenas mais 0,3 segundos nesta medição de referência. Um elétrico despachado!

A Kia ainda não tem preços definidos para o mercado nacional, mas a referência a não ultrapassar será sempre o irmão Niro EV, com preços a começar nos 40.000 €. ■

 VÍTOR MENDES



Interior moderno com recurso a materiais sustentáveis e dominado pelo painel panorâmico triplo, com dois ecrãs de 12,3", para instrumentação e entretenimento, e um terceiro, com 5,3", para a climatização.





ASSINA JÁ a revista Carros&Motores

Opção 1

1 ano
(12 edições)
por apenas

19,50
€

Opção 2



1 ano
(12 edições)
+
Perfume
por apenas
29€



Ligue já! 218 310 920

Boletim de Assinatura

(Por favor, preencha de forma legível e com letra maiúscula)
Sim, desejo subscrever a revista **Carros&Motores** por:

Opção 1: 1 ano (12 edições) por 19,50 €

Opção 2: 1 ano (12 edições) + Perfume por 29 €



Rua Leopoldo de Almeida, nº 9 A - Escritório 13 • 1750-137 Lisboa
Tel. assinaturas: 218 310 920 • Contribuinte N.º 503 976 474
E-mail: a.lobo@grupov.com

Nome _____

Data Nascim. ____/____/____

Morada _____

Cód. Postal ____-____ Localidade _____

Profissão _____

Tel. ____-____-____ E-mail _____

N.º _____

☐ Pagamento por cheque. Junto envio cheque à ordem de Editorial Grupo V

☐ Pagamento por Multibanco.

Os dados recolhidos serão processados automaticamente e destinam-se à gestão do seu pedido e à apresentação de futuras propostas. O seu fornecimento é facultativo e nos termos legais, o signatário tem garantido o acesso aos seus dados e respectiva rectificação. Se pretender que os seus dados não sejam facultados a terceiros, assinala aqui com X.

Para mais informações: Tel. 218 310 920 | a.lobo@grupov.com

A Editorial Grupo V Portugal Lda recolhe e trata os seus dados pessoais no estrito cumprimento do Regulamento Geral de Protecção de Dados (Regulamento UE 2016/679), de 27 de Abril de 2016. Convidamo-lo(a) a consultar a nossa Política de Privacidade de Clientes em <http://grupov.pt/condicoes-legais>. Oferta limitada ao stock disponível.



BYD SEAL U DM-i

Agora híbrido

O Seal U DM-i é o primeiro híbrido plug-in da BYD na Europa e estará disponível no mercado nacional em versões de duas ou quatro rodas motrizes e com até 125 km de autonomia elétrica.

Em destaque

- Híbrido plug-in com 1.5 a gasolina e um ou dois motores elétricos
- Dois níveis de potência: 215 ou 319 CV
- Versões de duas e quatro rodas motrizes
- Autonomia elétrica de até 125 km
- Lançamento no final junho

A BYD já arrancou em Portugal com a fase de pré-vendas do Seal U, SUV elétrico que é concorrente direto do Tesla Model Y. Mas, a partir de junho, a gama deste modelo chinês receberá um novo reforço de peso: o primeiro híbrido plug-in da marca na Europa.

O Seal U DM-i estreia a Tecnologia Super DM (Dual Mode) da BYD, focada na eficiência energética, baixo consumo de combustível e no desempenho de condução e conforto. De acordo com a marca, o sistema DM-i, o "i" simboliza inteligência, foi concebido para dar prioridade à energia

elétrica, produzindo uma condução silenciosa e confortável e um desempenho estimulante com resposta sempre pronta ao acelerador, mas eliminando as preocupações com a autonomia elétrica. O Seal U DM-i tem dois modos de condução: EV (100% elétrico) e HEV (híbrido elétrico); no primeiro, o condutor pode selecionar o "modo apenas EV" para deslocações diárias suaves ou condução na cidade. No segundo, o veículo utiliza maioritariamente a energia fornecida pela bateria, e apenas durante a aceleração é que o motor a gasolina fornece potência extra às rodas. A passa-

gem pelos diferentes modos de condução é quase impercetível, pelo que a sensação é a de um elétrico puro.

TRAÇÃO DIANTEIRA OU 4X4

Em Portugal, o novo BYD vai estar disponível em três versões: Design, Comfort e Boost. Na Design, com 319 CV e quatro rodas motrizes, o SUV combina propulsor a gasolina de quatro cilindros turbo com 1.5 litros (129 CV), dois motores elétricos (201 CV à frente e 161 atrás) e bateria Blade com 18,3 kWh.

Já as variantes Boost e Comfort, com 215 CV e tração dianteira, es-

tão equipadas com um bloco 1.5 a gasolina (97 CV) e um único motor elétrico (194 CV), alimentado por uma bateria de 18,3 kWh na versão Boost e com 26,6 kWh na Comfort, esta última permitindo uma autonomia sem emissões de 125 km; 80 km no caso do Design e do Boost. Todas as versões dispõem de carregamento de até 18 kW em corrente contínua (30 a 80% em 35 minutos) e 11 kW em alternada.

PRIORIDADE AO CONFORTO

Com 4,75 metros de comprimento (mais 3 cm que o Tesla Model Y), o SUV médio da BYD assenta



<< Versões de duas ou quatro rodas motrizes, com 215 ou 319 CV, respectivamente >>

FICHA TÉCNICA	
BYD SEAL DM-I BOOST	
TIPO DE MOTOR	Gasolina, 4 cilindros em linha, turbo
CILINDRADA	1.498 cm³
POTÊNCIA	97 CV às 6.000 rpm
BINÁRIO MÁXIMO	122 Nm entre as 4.000 e as 4.500 rpm
TRANSMISSÃO	Dianteira, caixa de relação única
Sistema elétrico	
TIPO DE MOTOR	Síncrono de ímãs permanentes
POTÊNCIA	194 CV
BINÁRIO	300 Nm
BATERIA	Blade Battery (LFP), 18,3 kWh (úteis)
AUTONOMIA (WLTP)	80 km
SISTEMA HÍBRIDO	
TIPO DE MOTOR	Elétrico-gasolina, PHEV
POTÊNCIA (TOTAL)	215 CV
BINÁRIO (TOTAL)	300 Nm
V. MÁXIMA	170 km/h
ACELERAÇÃO	8,9 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO (WLTP)	6,4 l/100 km (misto)
EMISSIONES CO2 (WLTP)	N.D.
DIMENSÕES (C/L/A)	4.775 / 1.890 / 1.670 mm
PNEUS	235/55 R19
PESO	1.913 kg
BAGAGEIRA	425-1.440 l
PREÇO	N.D.
LANÇAMENTO	Junho de 2024



O primeiro veículo da BYD na Europa com a tecnologia Super DM oferece uma autonomia 100% elétrica de até 125 km.

na mesma plataforma de tração dianteira do Atto3, dispondo de cinco lugares e bagageira de 425 litros, extensível a 1.440 com o rebatimento dos encostos dos bancos traseiros. Seguindo a tradição do construtor chinês, o painel de instrumentos é totalmente digital com 12,3" e o ecrã central de 15,6" pode ter orientação vertical ou horizontal, enquanto o Sistema de Cockpit Inteligente oferece ligação 4G, navegação integrada Spotify e HERE, funções Android Auto ou Apple CarPlay, controlo de voz inteligente ("Hi BYD") e atualizações Over-The-Air (OTA). Na segurança, independentemente da versão escolhida, elevada dotação de dispositivos, que

é complementada por uma dinâmica de chassis sólida com boa estabilidade em curva, mesmo se a afinação da suspensão (multibraços atrás) privilegia, claramente, o conforto. O Seal U DM-i estará disponível a partir do final do mês de junho, primeiro nos níveis de equipamento Boost e Design; o Comfort está previsto para depois do verão. Em todos, oferta de garantia de 6 anos/150.000 km, garantia de 8 anos/200.000 km para, pelo menos, 70% da capacidade original da bateria, bem como uma garantia de 8 anos/150.000 km para o motor elétrico. Os preços ainda não estão definidos. ■

✎ VÍTOR MENDES



O sistema de Cockpit Inteligente é operado por um ecrã rotativo com assinatura BYD de 15,6".



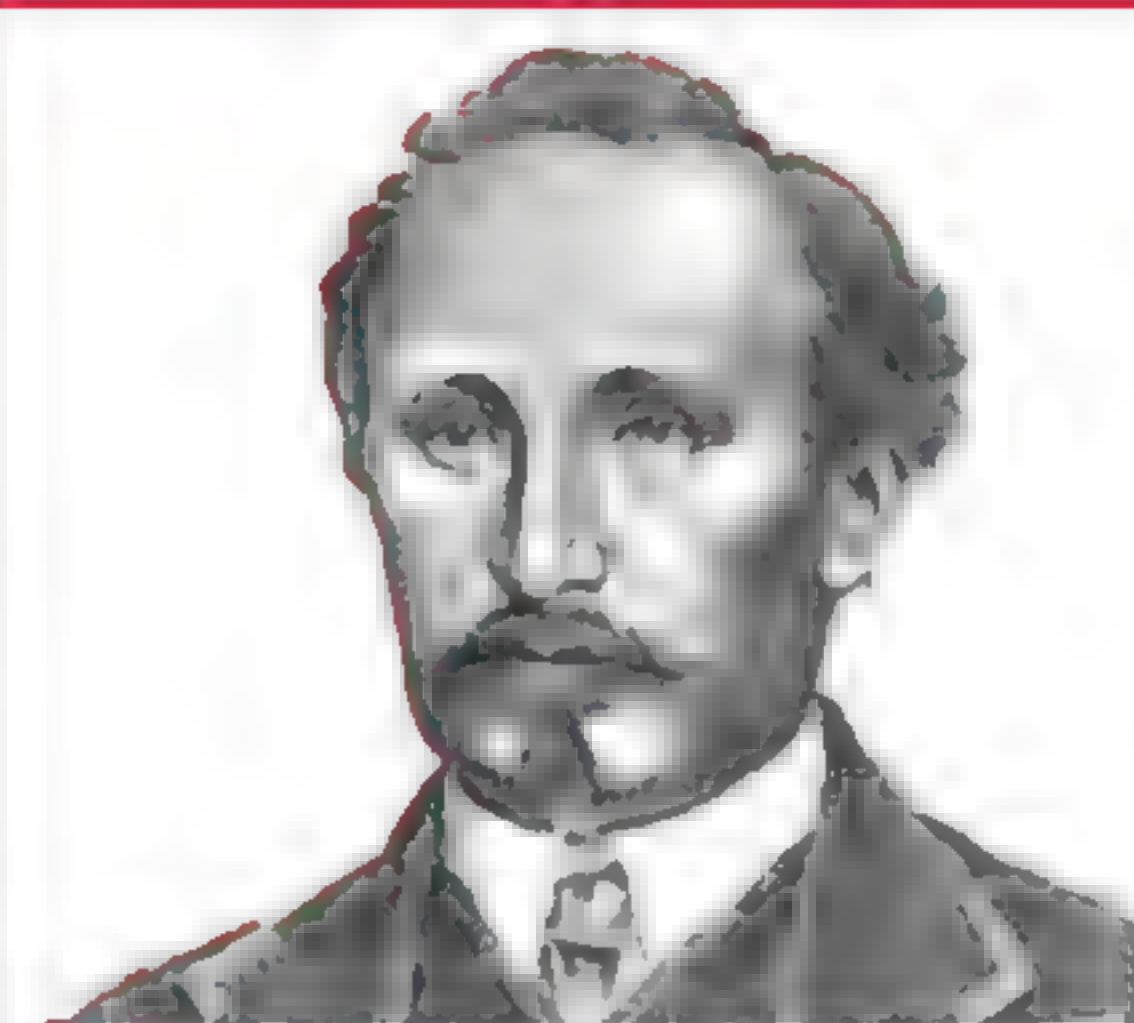
O Seal U DM-i suporta a função V2L (Vehicle-to-Load), permitindo que o carro seja utilizado como uma fonte de alimentação portátil para dispositivos elétricos.



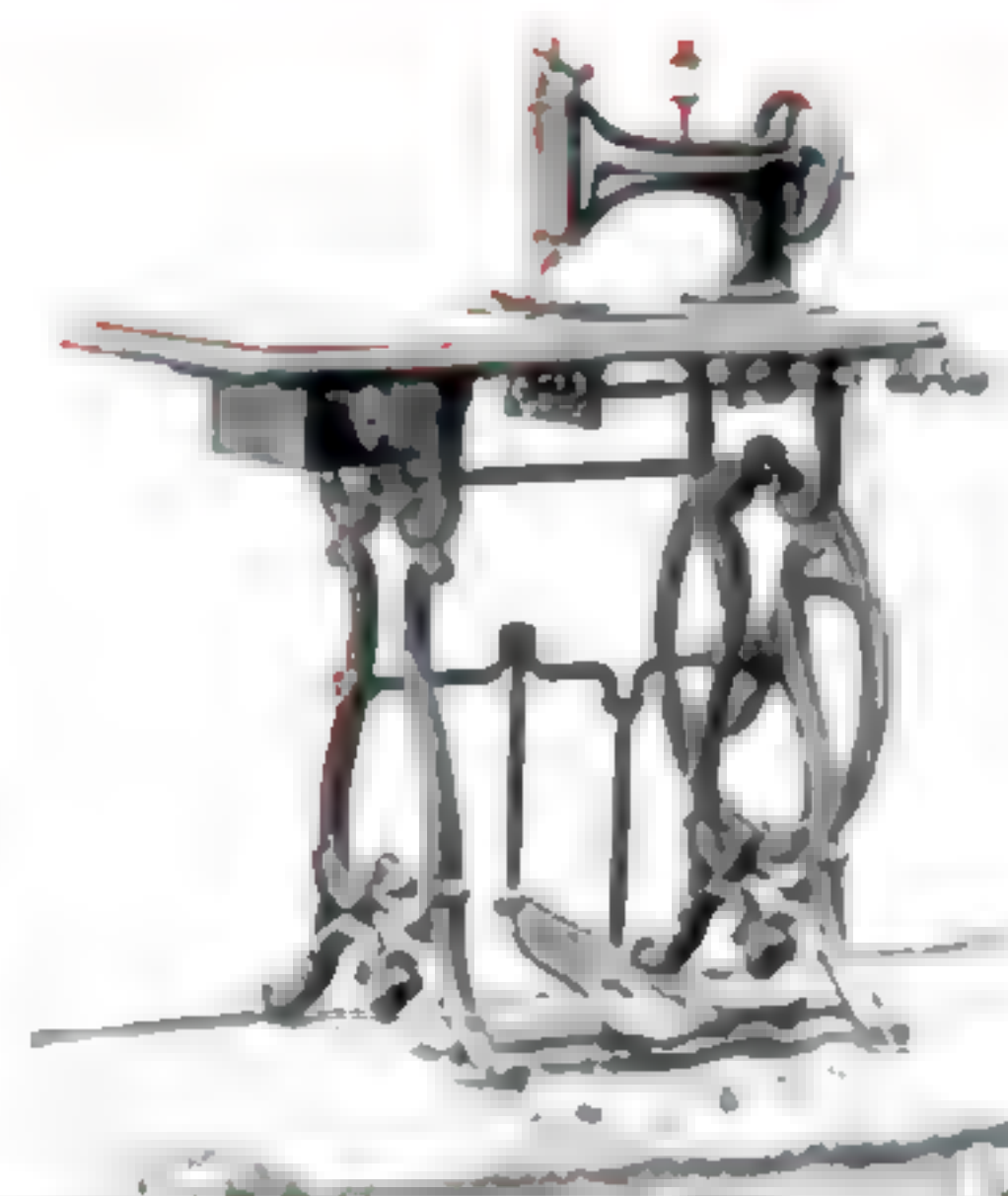
BATERIAS BLADE DE FOSFATO DE FERRO E LÍTIO (LFP), SEM COBALTO

OPEL: 125 ANOS DE PRODUÇÃO AUTOMÓVEL

Passado, presente e futuro



Adam Opel, fundador da marca alemã há 162 anos



Antes dos automóveis, a Opel chegou a ser o maior construtor de bicicletas do mundo.

Quantas marcas, negócios, boas ideias (e até fronteiras), nasceram e morreram desde 1899? 125 anos depois da sua fundação enquanto construtor automóvel, a Opel continua não só de boa saúde, mas também a projetar o futuro, não fosse 2024 também este o ano em que todos os seus modelos terão uma variante elétrica a bateria. A união perfeita entre passado, presente e futuro.



Os cinco irmãos Opel - 1912



Fábrica Opel - 1898



Opel empregados - 1899

Ficar agarrado ao passado é ficar parado no tempo. Já quem só olha em frente, dificilmente poderá almejar um futuro risonho. Mais dia, menos dia, mais década, menos década, faltarão bases, conhecimento, perspetiva. Memória.

O segredo está no equilíbrio. A Opel é um exemplo perfeito desta capacidade de navegar entre estes dois mundos. Só assim foi possível ter cruzado o século XX e chegado ao século XXI como um dos construtores de referência. Do maior dos aficionados por automóveis, até alguém para quem o carro é um mero meio de trans-

porte, qualquer um deles será capaz de reconhecer não só o nome da marca, mas também o seu prestígio. A fama (e o proveito) de construir automóveis sólidos e fiáveis. Automóveis do nosso tempo, tantas vezes à frente do seu tempo, com uma estética elegante, bem equipados, mas acessíveis ao comum dos mortais.

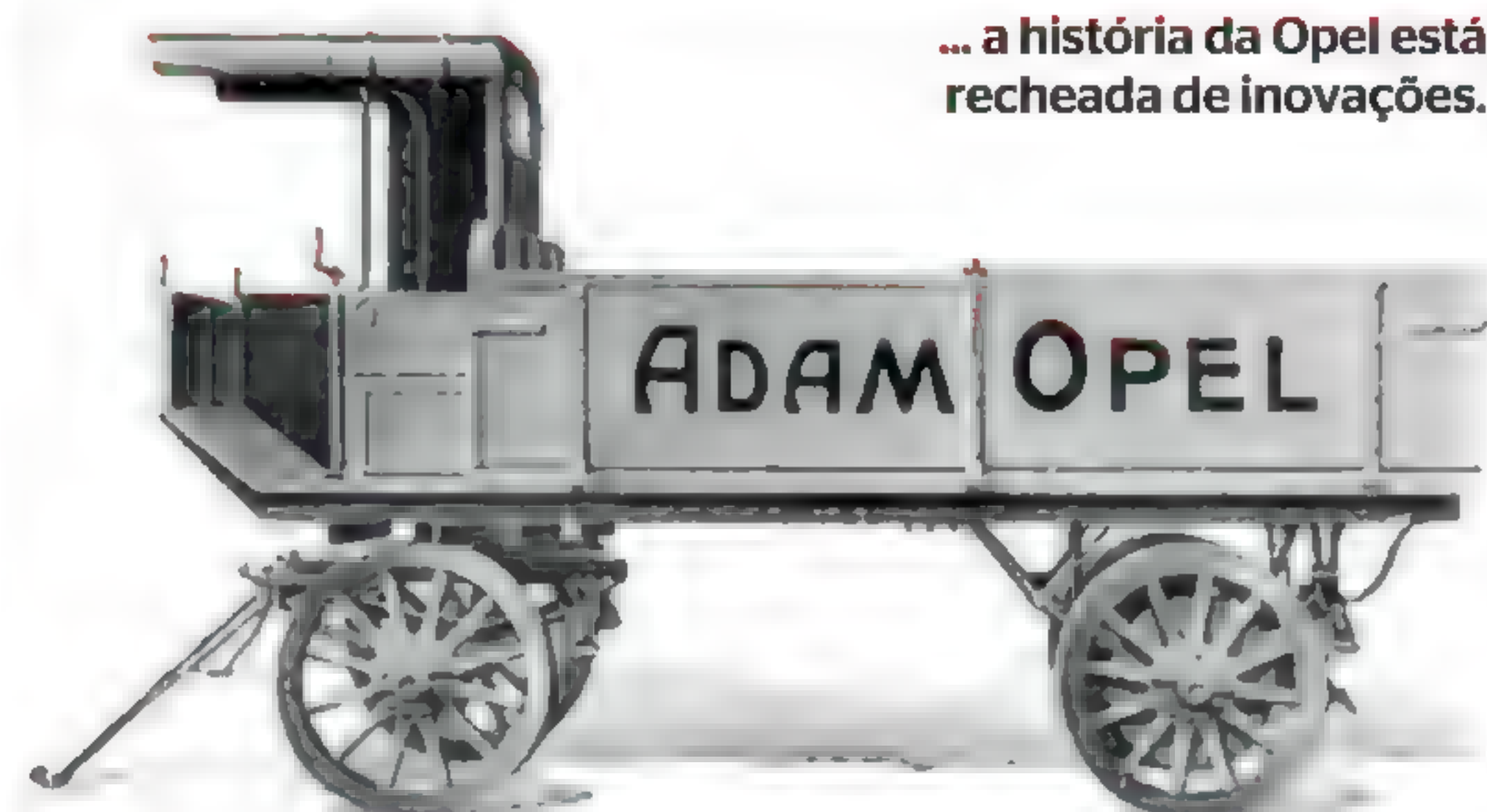
O ANO 1899

Tudo começou a 21 de janeiro de 1899, dia em que Wilhelm Opel assinou um contrato com o seringueiro Friedrich Lutzmann para comprar a sua fábrica de automóveis. É justo, contudo, dizer que →

◀ Em 2024, todos os modelos Opel contarão com uma versão eletrificada; 15 no total ▶



Bicicletas, máquinas de costura, frigoríficos, carroças...



... a história da Opel está recheada de inovações.

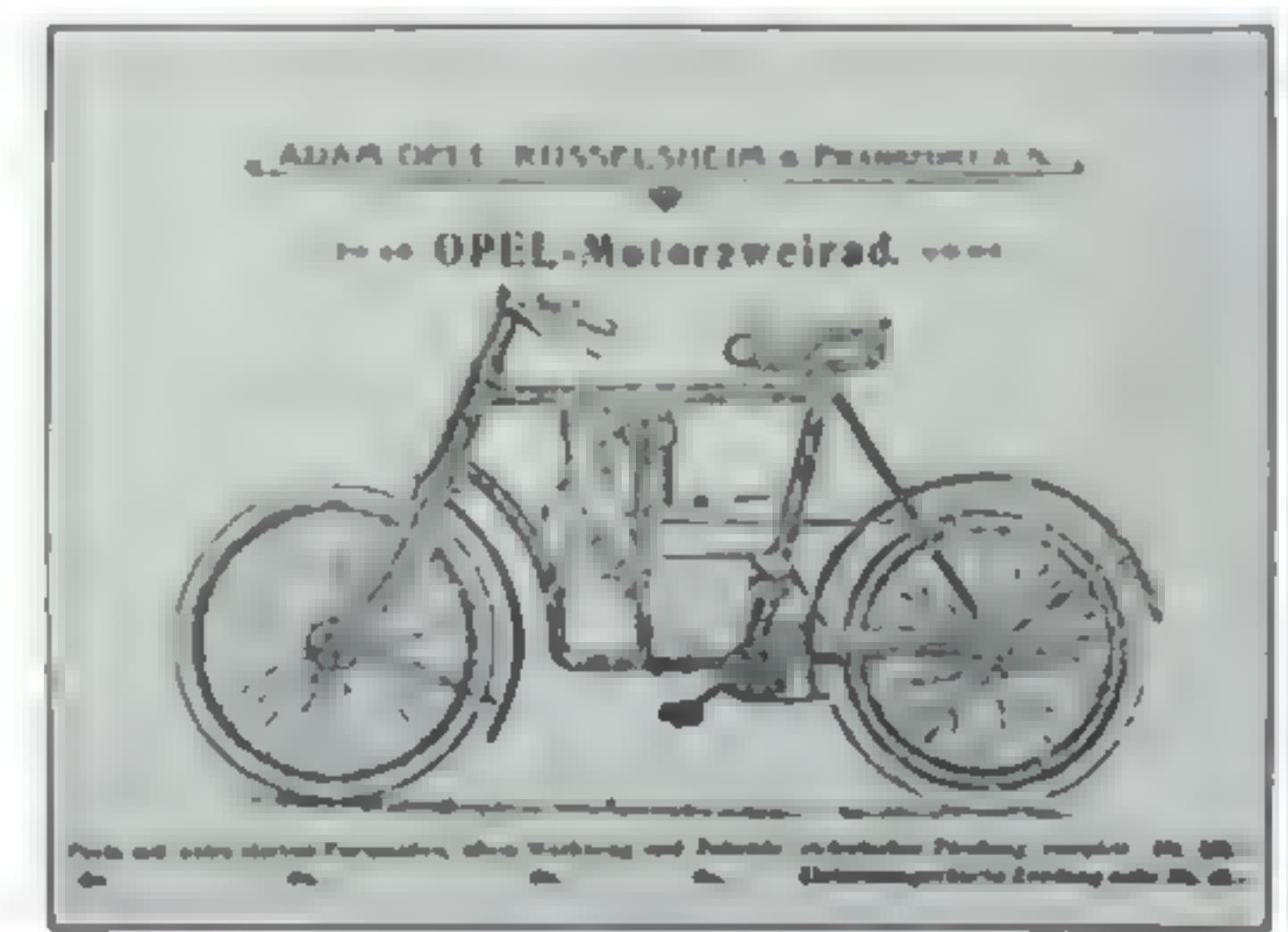
a história não começa aqui. Se foi Wilhelm quem elevou o nome da marca, coube ao seu pai, Adam Opel, lançar as bases do negócio, em 1862, ano em que começou a fazer máquinas de costura. Depois das máquinas de costura, seguiram-se as bicicletas. Em 1920, já os carros eram a prioridade, tornou-se mesmo no maior construtor de bicicletas do mundo. Também ditaram tendências na conceção e produção de... frigoríficos.

Não há, ainda assim, qualquer dúvida em afirmar que a data fundadora enquanto construtor automóvel é 1899. E, uma vez mais, o papel dos filhos foi fundamental. Apaixonados por várias áreas de negócio, mas conscientes de que o sucesso passaria pelas quatro rodas, Wilhelm e o irmão (Fritz) visitaram o primeiro Salão Automóvel da Alemanha em 1897. Foi em Berlim que conheceram Lutzmann. O mestre serralheiro produzia automóveis desde 1894 e tinha a experiência que os irmãos procuravam. O negócio deu-se rapidamente e toda a empresa, incluindo os empregados e a maquinaria, foi transferida para a sede da Opel, em Rüsselsheim.

Não é por acaso que o primeiro automóvel foi batizado de "Patent-Motorwagen System Lutzmann". Com um motor monocilíndrico horizontal, de 1.545 cm³ — diâmetro de 122 mm e um curso de 132 mm —, era capaz de uma potência máxima de 3,5 CV às 650 rpm e atingir os 20 km/h de velocidade máxima. Outros tempos!

O PRIMEIRO "CARRO DO POVO"

A verdade é que foi necessário pouco tempo para que os irmãos

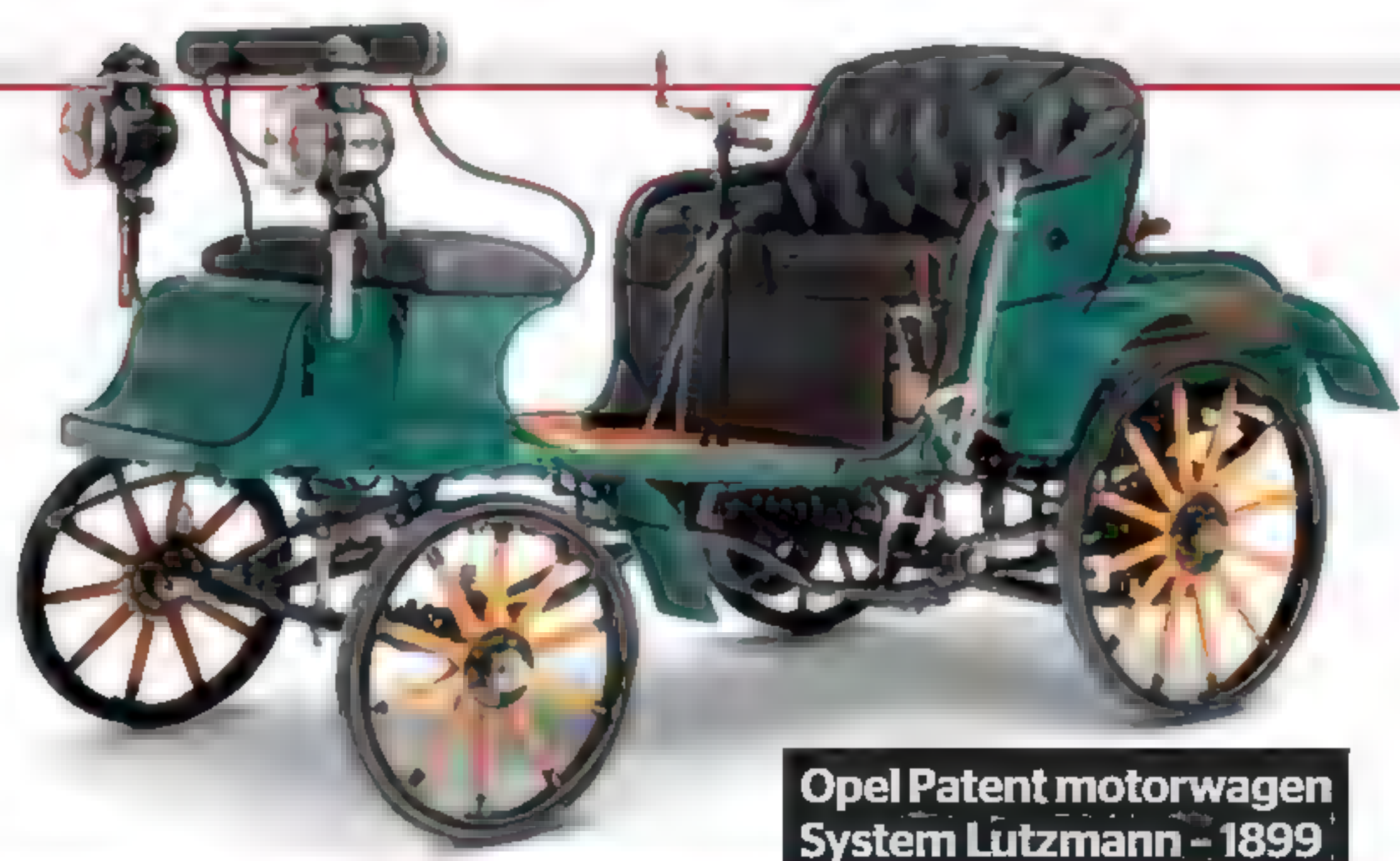


Opel percebessem que queriam andar mais rápido. E ir mais longe. Mesmo com as melhorias integradas na refrigeração e na transmissão de potência, além das novas variantes de carroçaria concebidas por Lutzmann, os números de produção desejados não foram alcançados. A época dos modelos baseados em carroçarias com rodas altas e um motor debaixo do assento tinha acabado.

◀ A marca do relâmpago (ou Blitz) está empenhada em dispor de uma carteira de produtos totalmente elétricos, na Europa, até 2028 ▶

Friedrich Lutzmann acabaria por sair da marca em 1901 e os irmãos centraram a sua atenção em França, o centro do progresso técnico da época. Foi aí que conheceram Alexandre Darracq, um

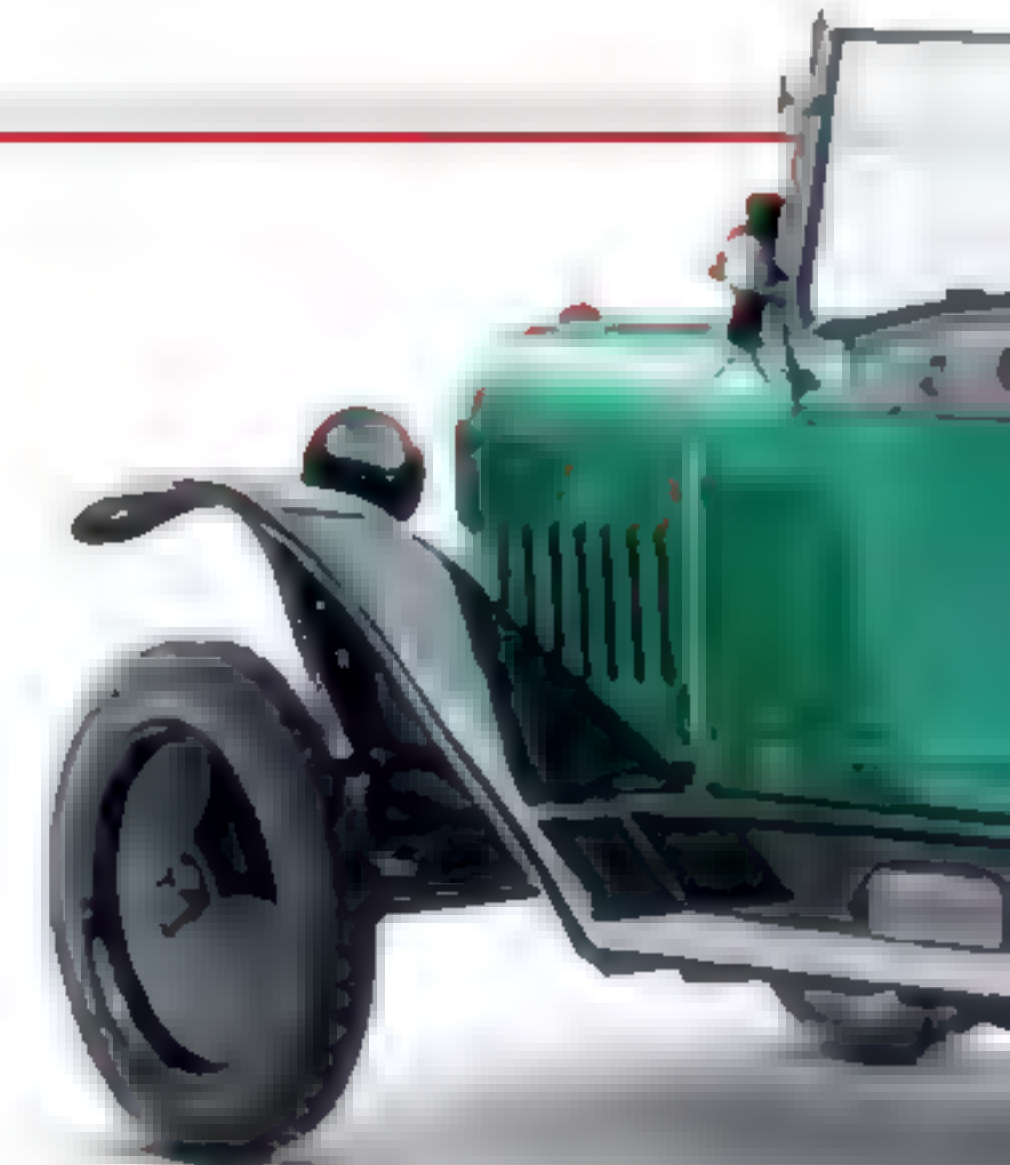
pioneiro que já tinha tido sucesso com a ideia de automóveis leves e relativamente económicos. Começou então uma colaboração frutífera. Com a chegada dos primeiros chassis e veículos Darracq



Opel Patent motorwagen System Lutzmann - 1899



Opel 48 PS Doktorwagen - 1909



Opel 412 PS Laubfrosch - 1924



ASTRA SPORTS TOURER ELECTRIC

A ambição da marca e a aposta na sustentabilidade ambiental estão bem patentes no novo Astra Sports Tourer Electric. Tal como o respeito pela herança da marca, não fosse esta carrinha produzida em Rüsselsheim. Com um motor elétrico de 156 CV (115 kW) e 270 Nm de binário máximo é capaz de uma autonomia até 413 km (WLTP). Além disso, enquanto muitos outros elétricos estão limitados a 150 km/h ou 160 km/h, este modelo pode atingir uma velocidade máxima de 170 km/h. Entre os destaques estão sistemas de tecnologias de ponta como os faróis Intelli-Lux LED Pixel Light, com 168 elementos LED e líderes na sua classe, e o sistema Intelli-Drive 2.0, com mudança de faixa semiautomática e adaptação inteligente da velocidade

no inverno de 1901/1902, o pessoal de Rüsselsheim teve, por fim, acesso a material mais avançado. Ao mesmo tempo, os engenheiros da Opel começavam a dominar a arte da construção de motores e de automóveis, tornando-se cada vez mais independentes.

No outono de 1902, chegava o 10/12 HP, o primeiro projeto próprio da Opel. Em 1906, já a empresa chegava ao milésimo automóvel. O crescimento era →



OLYMPIA REKORD CARAVAN



Destacar os feitos ou os veículos mais icónicos da Opel é uma tarefa hercúlea para tão pouco espaço — Kadett, Astra, Corsa, Manta, Omega, Calibra ou, mais recentemente, o Insignia são apenas alguns deles — há, contudo, um modelo mais discreto que deixou um legado que perdura até hoje: o Olympia Rekord. Apresentado há 71 anos (em 1953) durante o Salão Internacional do Automóvel (IAA), foi um dos modelos que ajudou a disseminar e democratizar as

designações carinha ou station wagon, sendo a Opel a primeira marca a trazer uma caravan para o mercado. Aliás, a palavra car-a-van nasce na Opel, com a Rekord Caravan. “Um veículo ideal que combina harmoniosamente beleza e praticidade - durante a semana para as entregas aos clientes, aos fins-de-semana para um agradável relaxamento”, dizia o anúncio do construtor alemão na altura. Algo que fez escola e que continua válido até hoje.

<< Desde 1899 até aos dias de hoje já saíram das linhas de produção em toda a Europa mais de 75 milhões de veículos Opel >>



evidente, de tal forma que passaram a fornecer os veículos da corte imperial.

Mas não se iludiram com o sucesso. Em 1909 lançaram o pequeno e lendário Doktorwagen, de 4/8 PS, veículo que custava, à data, metade dos luxuosos modelos concorrentes. A democratização do automóvel passou a ser um dos grandes desígnios da marca, abordagem ao mercado com consciência social (e ambiental) que, ainda hoje, mantém. Foi mesmo o primeiro fabricante alemão a recorrer à tecnologia de linha de montagem e a introduzir a produção em grande escala, com o modelo 4/12 PS "Laubfrosch", em 1924. Apenas três anos mais tarde chegaria o Opel 4 PS e, em 1931, o 1.2 litros, o primeiro verdadeiro "carro do povo".

PRODUÇÃO EM MASSA

As revoluções em termos de produção não se ficaram por aqui.

"Tal como há 125 anos, a Opel está agora no início de uma nova era. Nessa altura, a empresa tornou-se pioneira ao entrar na era do automóvel. Atualmente é pioneira na eletrificação, oferecendo mobilidade individual isenta de emissões, que é também adequada para o dia-a-dia, como é o caso do novo Astra Sports Tourer Electric. Orgulhamo-nos desta herança e, por isso, vamos celebrar o aniversário dos '125 anos de produção automóvel na Opel' sob o signo da eletromobilidade."

Florian Huettl,
atual CEO da Opel

Aliás, o termo "primeiro" repete-se inúmeras vezes quando se conta a história da marca. Em 1935, o novo modelo Olympia tornou-se o primeiro veículo germânico produzido em massa com uma carroçaria monobloco totalmente em aço. Pela primeira vez, o novo design permitiu um casamento perfeito entre a carroçaria e os grupos propulsores, assegurando um melhor desempenho de condução e um baixo consumo de combustível.

No ano seguinte, em 1936, mais uma revolução, com o lançamento do Kadett, o primeiro compacto familiar e verdadeiramente económico do mercado. Sim, já lá vão quase 90 anos desde o seu lançamento e 33 desde que saiu de circulação (1991) para dar lugar ao Astra, outro dos bestsellers da marca. E ambos sinónimo de inovação, mas também de acessibilidade. A prova de que a qualidade não é

um bem apenas ao alcance dos mais endinheirados.

O "Resto é História", poder-se-ia dizer para sintetizar tudo aquilo que foi feito desde o lon-

ELETRIFICAÇÃO TOTAL

Ao dia de hoje, a gama de modelos elétricos a bateria da Opel vai desde o o Corsa Electric, o Mokka Electric, o Astra Electric e o Astra Sports Tourer Electric, até aos novos Combo Electric e Zafira Electric. Também as versões elétricas a bateria de toda a gama de veículos comerciais já estão disponíveis – incluindo o novo Combo Electric, o novo Vivaro Electric e o novo Movano Electric. Além disso a Opel anunciou recentemente o novo Frontera e o novo Grandland, tornando-se numa marca que oferece pelo menos uma versão elétrica a bateria em cada modelo do seu portfólio.



gínquo dia 21 de janeiro de 1899 até ao dia de hoje. Mas a História, já se sabe, dá muito trabalho a escrever. ■

REDAÇÃO



**NOVA GERAÇÃO
GRANDLAND. VERSÃO
100% ELÉTRICA COM
AUTONOMIA ATÉ 700 KM**



FESTA EM RÜSSELSHEIM

A marca está empenhada em celebrar os 125 anos com a devida pompa. Uma das iniciativas será a abertura das portas da fábrica de Rüsselsheim. Apellido de “Opel Festival” terá lugar no dia 8 de junho. Um evento de acesso limitado, mas do qual chegarão, com toda a certeza, inúmeros relatos e imagens, afinal estão programados vários momentos exclusivos, desde logo a exibição de

alguns concept cars pioneiros do Centro de Design da marca, mas também a estreia pública dos novos Frontera e Grandland. Mas há mais, entre eles um Corsa Rally Electric que irá realizar algumas proezas. Recorde-se que este modelo é o protagonista da primeira taça elétrica monomarca de ralis do mundo, que cumpre em 2024 a quarta temporada.



Opel Frontera



Opel Corsa Electric



**SEGURO
DIRECTO**

grupo ageas

SEGURANÇA RODOVIÁRIA

Nova mobilidade, novos perigos...

Bicicletas, trotinetas, skates. A nova mobilidade (leve) tem muitas expressões e é um contributo eficaz e sustentável dentro dos centros urbanos. Mas traz consigo novos perigos para a segurança rodoviária.

A designada “nova mobilidade” está a redefinir o habitat nacional – e não só –, sobretudo nas grandes cidades. Onde ainda há poucos anos reinavam apenas os automóveis (cada vez mais personas non gratas nestes locais), proliferam, agora, diversas formas de transporte que escapam aos padrões tradicionais: de trotinetas a bicicletas, de tudo um pouco se encontra, hoje, no espaço urbano, uma vez que o acesso aos mesmos está, quase sempre, à distância de uma simples app.

Se é verdade que estas formas de locomoção leve (e elétricas, muitas delas) contribuem para um ambiente mais saudável, também parece evidente que trazem consigo novos perigos. Ou seja, um ecossistema diversificado – e partilhado – representa uma multiplicação das ameaças à segurança rodoviária, como um todo, dado que a convivência entre peões, carros (muitos deles 100% elétricos e silenciosos...), trotinetas e bicicletas está muito longe de ser pacífica.

A popularidade crescente de formas de mobilidade leve, como trotinetas elétricas ou bicicletas, trouxe novos desafios para a “tranquilidade” rodoviária. A falta de uma legislação clara resulta, não raras vezes, em comportamentos arriscados e em acidentes. Estabelecer regras específicas para uma correta utilização desses veículos, delimitar áreas designadas e



promover programas de educação para os utilizadores são estratégias cruciais para integrar com segurança esta mobilidade leve no ambiente rodoviário.

Números negros

Mas esse é um cenário ainda muito distante da realidade. Até porque os números da sinistralidade associados a esta “ligeira” e ainda recente forma de locomoção começam a ser expressivos – e

preocupantes. Segundo dados (ainda provisórios) da Autoridade Nacional para a Segurança Rodoviária (ANSR), em 2023, foram 23 os condutores de velocípedes a perder a vida, sendo que 166 ficaram em estado grave e 2.665 foram considerados feridos ligeiros.

Acontece que estes números referem-se apenas a um período de 24 horas decorrido sobre o acidente. Por outras palavras, a realidade será sempre bastante superior,



porque a estatística oficial costuma contabilizar as vítimas mortais numa janela temporal maior: 30 dias decorridos sobre o sinistro.

Mantendo a mesma lógica (e também contas feitas a 24 horas e provisoriamente), as ocorrências com utilizadores de trotinetas, no ano passado, também são alarmantes: três mortos, 19 feridos graves e 383 ligeiros.

O balanço destas duas formas de mobilidade dá conta de 26 mortos, 185 feridos graves e 3.048 ligeiros. E sempre na perspectiva das consequências serem restringidas às 24 horas seguintes. E é certo que embora varie bastante consoante o local e a natureza do acidente, cerca de 5% dos feridos graves perde a vida nos 30 dias seguintes.

O caso não muda muito de figura se recuarmos um pouco na história. Segundo dados da ANSR também a 24 horas (e estranhamente tidos como “provisórios”, em 2021 e 2022 perderam a vida 24 e 19 ciclistas, respetivamente, enquanto os feridos graves foram quase idênticos: 146 (2021) e 145 (2022).

Ainda em 2021 e 2022, não houve qualquer

vítima mortal envolvendo uma trotinete (ou seja, os primeiros três óbitos foram declarados, como já referido, no ano passado). Já feridos graves, houve registo de 8 e 15, respetivamente.

Realidade (mais) pesada

Números, porém, há muitos. E podem ser bastante mais negros do que os apresentados (provisoriamente, repita-se) pela ANSR. Segundo declarações do Instituto Nacional de Emergência Médica (INEM) – e recuando a 2022 – os feridos provenientes de acidentes com trotinetas, bicicletas e skates ascenderam a 6.280. Pior: os sinistros desta “nova mobilidade” triplicaram desde 2018. No fundo, na mesma proporção com que se multiplicaram as soluções de transporte (e se facilitou o respetivo acesso) nas vias públicas dos centros urbanos.

De resto, parece seguro afirmar que as estatísticas relativas à “mobilidade leve” não são ainda muito rigorosas. Problema para o qual o próprio presidente do INEM já alertara em janeiro do ano passado: “Há dificuldade em obter dados fidedignos sobre a sinistralidade da designada

mobilidade suave”, afirmou no seminário “Mobilidade ativa: Futuro em Segurança”, organizado pelo (então) Ministério da Administração Interna e a ANSR, realizado em janeiro do ano passado. Evento onde reconheceu que “um em cada três feridos é grave”, quando se trata deste tipo de acidentes. E deixou ainda uma evidência para reflexão futura: “Os acidentes envolvendo bicicletas, trotinetas e skates têm vindo a aumentar, particularmente ao nível dos centros urbanos”.

Ninguém negará que a nova mobilidade traz consigo benefícios em termos ambientais e de eficiência. No entanto, esses avanços só podem ser verdadeiramente bem-sucedidos se forem acompanhados por iniciativas concretas de segurança rodoviária. Nesse sentido, investimentos em infraestrutura, regulamentações específicas e campanhas de formação são essenciais para garantir que todos os utilizadores das estradas possam desfrutar de viagens mais seguras e integradas nesse ecossistema diversificado de mobilidade.

VAMOS VIVER NA ESTRADA
by Seguro Directo!

RIVAL

RENAULT CLIO 1.0 TCE 90 EVOLUTION

TIPO DE MOTOR	Gasolina, 3 cilindros em linha, turbo
CILINDRADA	999 cm ³
POTÊNCIA	90 CV às 4.500 rpm
CONSUMO (WLTP)	5,2-5,3 l/100 km (misto)
PREÇO	19.450 €

No Clio, versão de acesso Evolution com 90 CV em motor sobrealimentado que beneficia as prestações, sobretudo nas retomas, com os seus 160 Nm de binário. Como seria expectável, o preço e os consumos são mais elevados.



Câmara traseira
Série

Assistente de saída de faixa
Série



MITSUBISHI COLT 1.0 MPI KYOTO

Receita exclusiva

Ainda que praticamente decalcado do 'primo' Renault Clio, o novo Colt conta com argumentos próprios para se destacar, como é o caso desta motorização 1.0 atmosférica de apenas 65 CV de potência, mais orientada para a acessibilidade e economia de utilização.

Ao abrigo da parceria estratégica estabelecida entre a Renault e a Mitsubishi que permitiu a esta última manter-se com maior efetividade na Europa, a designação Colt foi escolhida para agraciar uma variante 'nipónica' do Clio, mantendo praticamente todos os seus pontos fortes e características, mas sob a égide dos 'três diamantes'. No entanto, tem um atributo que é exclusivo, na forma de uma motorização 1.0 MPI de três cilindros atmosférica, a qual não se encontra na gama do 'pri-



FICHA TÉCNICA

MITSUBISHI COLT 1.0 MPI KYOTO

TIPO DE MOTOR	Gasolina, 3 cilindros em linha, injeção indireta
CILINDRADA	999 cm ³
POTÊNCIA	65 CV às 6.250 rpm
BINÁRIO MÁXIMO	95 Nm às 3.600 rpm
TRANSMISSÃO	Dianteira, caixa manual 5 velocidades
V. MÁXIMA	160 km/h
ACELERAÇÃO	17,1 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO (WLTP)	5,2 l/100 km (misto)
EMISSÕES CO ₂ (WLTP)	118 g/km (misto)
DIMENSÕES (C/L/A)	4.053 / 1.798 / 1.439 mm
PNEUS	185/65 R15
PESO	1.194 kg
BAGAGEIRA	391-1.069 l
PREÇO	18.490 €
GAMA DESDE	18.490 €
I.CIRCULAÇÃO (IUC)	111,46 €
LANÇAMENTO	Novembro de 2023

AVALIAÇÃO

PREÇO	XXXX
PRESTAÇÕES	XXXX
COMPORTAMENTO	XXXX
CONSUMO	XXXX



PREÇO: 18.490 €

mo' francês. Com isso, a Mitsubishi consegue posicionar o Colt como um modelo com algo de único entre os demais.

PRESTAÇÕES AJUSTADAS

Acenando com premissas como o custo de entrada mais baixo (18.490 € de base) e também maior economia, este motor disponibiliza 65 CV e 95 Nm de binário máximo, valores modestos que, no entanto, sublinham competências mais amplas para trajetos urbanos ou em cenários de condução de baixa exigência em termos

de prestações. Efetivamente, beneficiando de caixa de velocidades de cinco velocidades em que as três primeiras relações têm escalonamento curto, o Colt 1.0 MPI mexe-se muito bem em cidade, com respostas vincadas mesmo em baixos regimes e suavidade bem-vinda no pára-arranca.

Fora da cidade, este bloco exige maior paciência para ganhar ritmo nalgumas situações, por exemplo na concretização de uma ultrapassagem ou na entrada de uma autoestrada, obrigando ao recurso da caixa de velocidades para compen-

sar a menor energia. Por outro lado, o propulsor 1.0 MPI revela uma credencial que pode ser bastante prezada, que é a da frugalidade nos consumos: mesmo sem grandes cuidados, é fácil registar consumos na casa dos 5 l/100 km, como atesta o valor obtido no final do teste, de 5,5 l/100 km.

Em suma, analisando o desempenho deste bloco atmosférico, importa salientar o desempenho ajustado e convincente, mesmo que sem ambições a grandes correrias.

Outro aspeto em que o Colt sobressai pela positiva é no compor-

tamento (tal como o Clio): o chassis muito bem calibrado – tanto na direção, como no amortecimento – faz com que ofereça agilidade em cidade, enquanto fora dela dá ao condutor elevada sensação de estabilidade e segurança em curva. Mas é o conforto que mais se destaca, mesmo em piso mais 'rude', valendo-se ainda de pneus de 15 polegadas, os quais asseguram maior suavidade de rolamento.

ARES DE FAMÍLIA

Se o exterior não esconde as suas semelhanças com o Renault →



Mesmo na versão de acesso à gama, o Colt dispõe de iluminação Full LED na dianteira, na qual se pode observar a reinterpretação da grelha 'Dynamic Shield' da Mitsubishi.



A versão Kyoto apenas está disponível com jantes de ferro de 15", as quais surgem combinadas com embelezadores para melhor apresentação visual.



O piso da bagageira pode ser ajustado em dois níveis distintos, sendo a sua capacidade total uma mais-valia no segmento.

Clio, podendo até gerar confusões aos mais desatentos (o escudo dianteiro 'Dynamic Shield' serve como maior elemento diferenciador), o interior segue o mesmo caminho, com formas e tecnologias provenientes do modelo gaulês. O que não traz desvantagens, antes pelo contrário.

Com construção muito conseguida (não obstante o predomínio de plásticos duros) e ergonomia acertada, exhibe bons atributos tecnológicos, mesmo nesta versão Kyoto de base, como o painel de instrumentos digital de 7", de fácil leitura e completo na informação, ou o ecrã tátil central de igual medida, com sistema de infoentretenimento também 'familiar', oriundo

da Renault. A conexão aos sistemas Android Auto e Apple CarPlay sem fios é bem-vinda, assim como o carregador sem fios para smartphone. De resto, a posição de condução é bastante boa e todos os comandos estão ao fácil alcance do condutor.

A habitabilidade também é convincente, com espaço mais do que suficiente para quatro adultos, graças a lugares traseiros com boa amplitude, tanto para as pernas, como em altura, sendo a largura o seu atributo menos conseguido. Neste aspeto, o utilitário da Mitsubishi coloca-se a bom nível no segmento em questão, até pela capacidade da bagageira, com 391 litros, uma das referências da classe.

Na versão base Kyoto, o Colt evidencia já um nível de equipamento bem completo, como o acesso e arranque sem chave, os referidos ecrãs digitais de 7", ar condicionado automático, câmara traseira ou faróis Full LED, indo ao encontro das expectativas do cliente-tipo de segmento B. ■

✎ MIGUEL SILVA 📷 PAULO CALISTO

CONCLUSÃO

A apresentação exterior e interior não varia grandemente face ao Clio, mas o motor MPI permite ao Colt assumir uma oferta exclusiva. Com 65 CV, não são de esperar respostas extremamente velozes, mas também não desapontam na larga maioria das situações, com o benefício associado da economia - na aquisição e na utilização. Um argumento que pode jogar a seu favor.



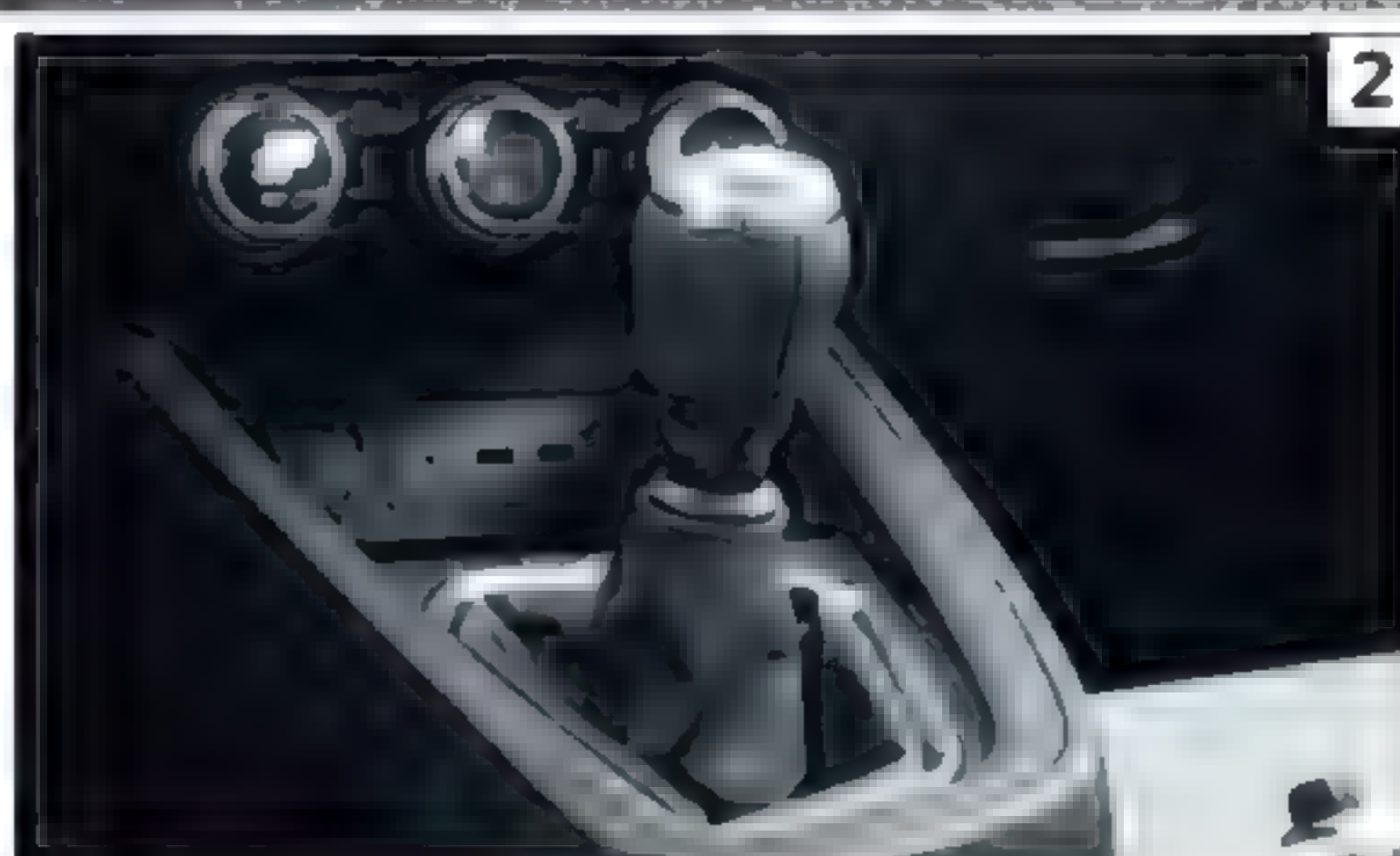


INTERIOR MUITO BEM CONSTRUÍDO E COM O ESSENCIAL À DISPOSIÇÃO DO CONDUTOR

Faixa têxtil no tablier concede elegância ao habitáculo, sendo de elogiar a ergonomia correta e a facilidade de condução.



1



2

1. A instrumentação dispõe de ecrã de 7", com grafismo diferenciado e ótima leitura, apesar de apresentar muita informação. **2.** Transmissão manual de 5 relações precisa e com escalonamento curto nas três primeiras velocidades. **3.** Ao centro, o ecrã tátil de 7" emprega tecnologia multimédia simples e pragmática. Dispõe de conectividade Android Auto e Apple CarPlay sem fios.

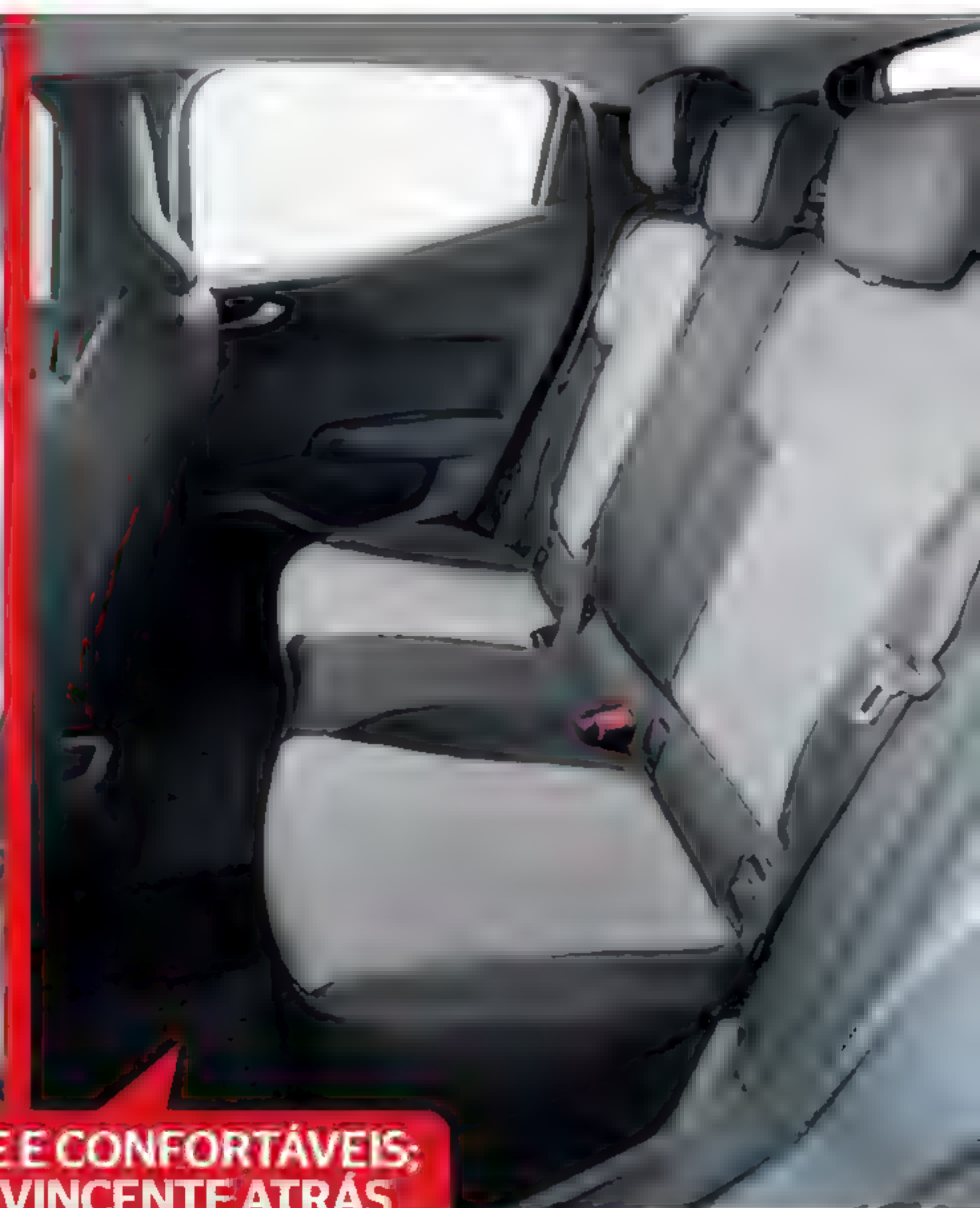


3

EQUIPAMENTO

SÉRIE Airbags frontais, laterais (dianteiros) e de cortina (dianteiros e traseiros); ISOFIX, controlos de estabilidade e de tração; alerta de colisão com travagem autónoma de emergência; alerta de saída de faixa; assistente de saída de faixa; ajuda ao arranque em subida; reconhecimento de sinais de trânsito; luz de travagem de emergência; cruise control; sensor de pressão dos pneus; faróis Full LED; luzes diurnas LED; câmara traseira; sensores de estacionamento dianteiros e traseiros; sensores de luz e chuva; entrada e arranque sem chave; retrovisores elétricos e aquecidos; ar condicionado automático; vidros traseiros escurecidos; volante multifunções em pele ajustável em altura e alcance; direção assistida elétrica; vidros elétricos; bancos com revestimento em tecido cinzento escuro/claro; painel de instrumentos digital de 7,0"; sistema multimédia com ecrã tátil de 7,0" com rádio digital, entradas USB, Bluetooth; Android Auto e Apple CarPlay sem fios; carregador sem fios para smartphone; jantes de ferro de 15 polegadas com embelezadores.

OPCIONAIS Pintura metalizada Volcanic Grey (450 €)



BANCOS COM ÓTIMO SUPORTE E CONFORTÁVEIS; HABITABILIDADE MUITO CONVINCENTE ATRÁS

VOLKSWAGEN T-CROSS 1.0 TSI 95 CV URBAN

Mais apetrechado

É costume dizer-se que em equipa que ganha não se mexe. Eis um princípio que também pode ser aplicado ao T-Cross, modelo que serve de entrada à gama SUV da VW e que se renova agora com mais equipamento e pequenos ajustes que vêm enriquecer o seu posicionamento num segmento cada vez mais concorrido.

Pintura
Azul Clean
Série

Faróis IQ-Light
LED Matrix
1.236 €

RIVAL

PEUGEOT 2008 1.2 PURETECH 100 CV CVM6 ALLURE

TIPO DE MOTOR	Gasolina, 3 cilindros em linha, turbo
CILINDRADA	1.199 cm ³
POTÊNCIA	100 CV às 5.500 rpm
CONSUMO (WLTP)	5,6 l/100 km (misto)
PREÇO	26.585 €

Modelo mais vendido em 2023, o 2008 é um dos crossover compactos mais aguerridos visualmente. Conta com boa dotação tecnológica e um motor com provas dadas; os consumos são aproximados aos do T-Cross.



Ao atualizar o T-Cross, os responsáveis da Volkswagen optaram por uma abordagem mais centrada nos detalhes ao invés de procederem a extensas mudanças visuais, preocupando-se, sobretudo, em limar arestas em áreas específicas daquele que é o SUV/crossover mais compacto da marca alemã. Com cerca de 1,2 mi-

lhões de unidades vendidas a nível global, o T-Cross não foge ao conceito de modelo orientado para jovens famílias que passam a maior parte do seu tempo em ambiente citadino e que necessitam, também, de funcionalidade em formato compacto (4,13 metros de comprimento).

Visualmente, as grandes diferenças incidem sobre os grupos óticos,

recebendo tecnologia LED de série para a iluminação dianteira e traseira (com os faróis a poderem dispor de tecnologia LED Matrix opcionalmente), ao passo que o para-choques dianteiro foi ligeiramente redesenhado. Na versão ensaiada Urban, destaque ainda para as jantes de 17", que acrescentam agressividade ao desenho geral, e para as barras de tejadilho em preto.



Barras de tejadilho
em preto
Série

FICHA TÉCNICA

VW T-CROSS 1.0 TSI 95 CV URBAN	
TIPO DE MOTOR	Gasolina, 3 cilindros em linha, turbo
CILINDRADA	999 cm³
POTÊNCIA	95 CV às 5.500 rpm
BINÁRIO MÁXIMO	175 Nm entre as 1.600 e as 3.500 rpm
TRANSMISSÃO	Dianteira, caixa manual 6 velocidades
V. MÁXIMA	180 km/h
ACELERAÇÃO	11,2 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO (WLTP)	5,7 l/100 km (misto)
EMISSÕES CO ₂ (WLTP)	128 g/km (misto)
DIMENSÕES (C/L/A)	4.127 / 1.760 / 1.573 mm
PNEUS	205/55 R17
PESO	1.309 kg
BAGAGEIRA	385-1.281 l
PREÇO	26.074 €
GAMA DESDE	23.602 €
I.CIRCULAÇÃO (IUC)	111,46 €
LANÇAMENTO	Abril de 2024

AVALIAÇÃO

PREÇO	× × ×
PRESTAÇÕES	× × × ×
COMPORTAMENTO	× × × ×
CONSUMO	× × × ×

PREÇO: 26.074 €

FOR SAFER CARS

EURO NCAP

TESTE 2019 ★★★★★

ADULTOS 97%

CRIANÇAS 86%

PEÕES 81%

SEGURANÇA 80%

INTERIOR REFRESCADO

A bordo, o T-Cross não muda radicalmente, mas há novos revestimentos no tablier para melhorar a sensação de qualidade geral, a qual é bastante boa graças a construção muito cuidada, invocando uma noção de solidez bem-vinda, ainda que existam muitos plásticos duros. Em matéria de tecnologia, o painel de instrumentos passa a ser

digital, com ecrã de 8", embora a opção pelo Digital Cockpit Pro traga benefícios evidentes ao nível da personalização de informações ao condutor, com um ecrã mais amplo de 10".

Ao centro encontra-se um ecrã de 8" para o sistema multimédia, neste caso, o 'Ready 2 Discover', que permite integração sem fios com os smartphones (Apple CarPlay

e Android Auto), enquanto o controlo do ar condicionado continua a ser feito de forma independente, por meio de comandos físicos (nas versões mais equipadas com botões táteis).

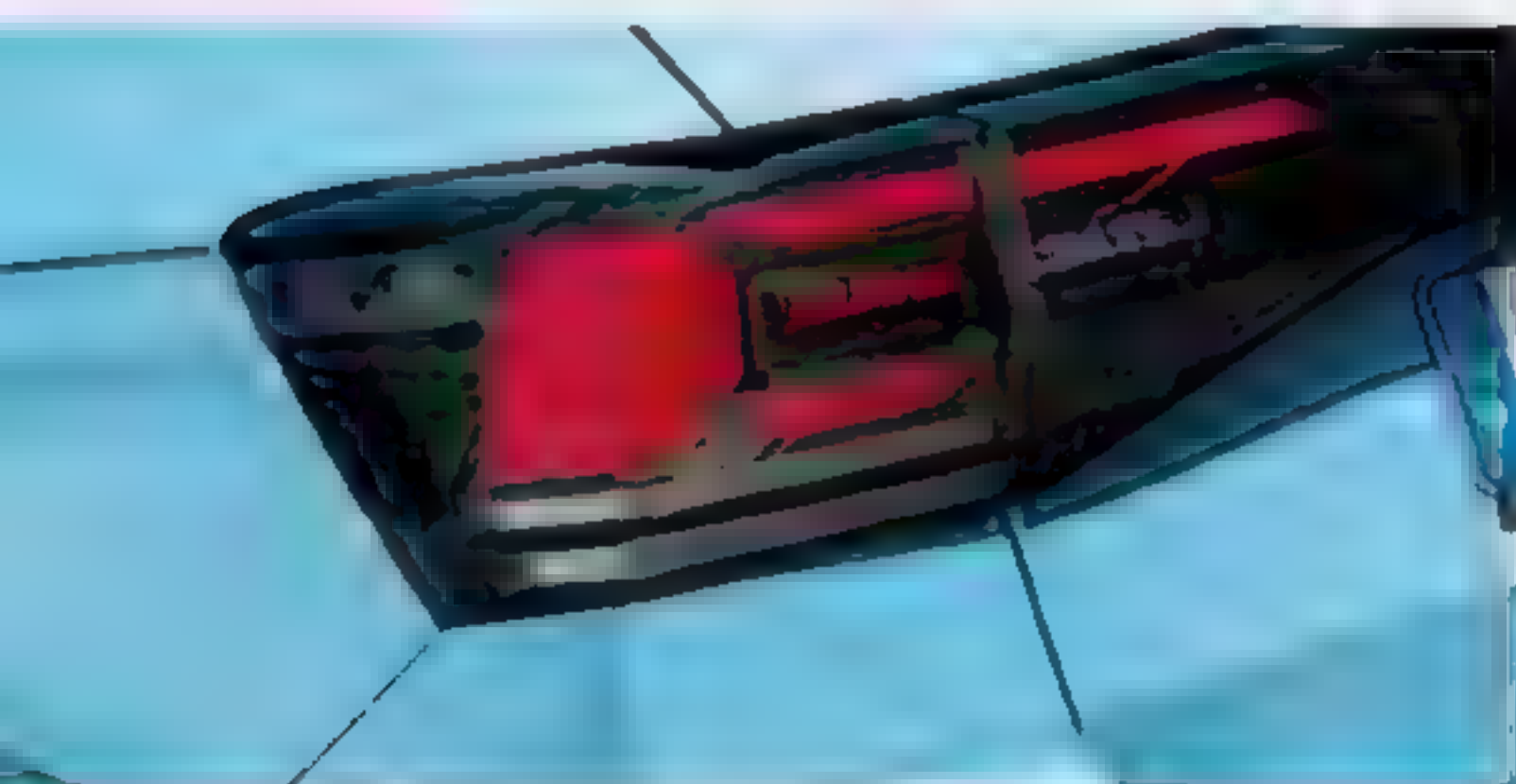
BOA HABITABILIDADE

Ainda que seja o SUV mais compacto da marca, a VW não hesita em apontar o T-Cross às famí-

lias mais jovens, justificando esse ponto com o aproveitamento generoso do espaço a bordo: quatro adultos viajam comodamente e sem apertos, com os ocupantes do banco traseiro a beneficiar de boa habitabilidade em altura e para as pernas. Além disso, o banco pode ser movimentado longitudinalmente em 14 cm, o que tem o condão de ampliar a capacidade da →



Uma das novidades do T-Cross é a adoção de tecnologia LED em todos os níveis de equipamento, melhorando a visibilidade na condução noturna.



Proporcionando bom equilíbrio entre conforto e dinamismo, as jantes de 17" são de série na versão Urban, acompanhadas de pneus 205/55.



Bagageira generosa, com a possibilidade de se alterar a sua capacidade para 455 litros com o deslizamento longitudinal do banco traseiro. Pode ainda rebater o banco dianteiro do passageiro para transporte de objetos longos.

bagageira, mantendo os cinco lugares funcionais – varia entre os 385 e os 455 litros, naquele que é um valor bastante bom. Outra particularidade deste crossover é a de poder rebater tanto o banco traseiro como o do passageiro dianteiro, criando dessa forma um espaço em comprimento para carregar objetos mais compridos.

MOTOR 'REDONDO'

A opção de acesso consiste no propulsor 1.0 TSI de 95 CV, o qual tem a particularidade de ser desenvolvido desde baixas rotações, ajudando desta forma a uma condução mais despachada, valendo-se, ao mesmo tempo, de progressividade assinalável. Não é um motor que sirva para 'correrias', mas tem fôlego

mais do que suficiente, tanto em cidade, como em vias rápidas, com o binário de 175 Nm logo às 1.600 rpm a facilitar no capítulo das recuperações e a ser bem aproveitado por uma caixa manual de cinco velocidades com excelente tato e relações curtas que otimizam a sua elasticidade. Neste sentido, os consumos podem ser muito sensíveis ao pisar do pé direito, mas uma condução mais ecológica pode resultar em valores na casa dos 6 l/100 km (6,6 l/100 km no teste).

O comportamento também é muito positivo, transmitindo a sensação de se estar ao volante de automóvel de segmento superior, com bons níveis de conforto suportados por agilidade apreciável fruto do ótimo acerto da suspensão. Na

passagem por alcatrão mais degradado pode registar alguma secura, mas sem afetar grandemente a noção geral de solidez, a qual é reforçada pela boa insonorização.

Com lista de equipamento enriquecida, os preços do renovado T-Cross começam nos 23.602 €, embora este acabamento Urban suba a fasquia para os 26 mil euros, um valor que pode afastar alguns interessados, mas que está em linha com a maior parte dos seus rivais equiparáveis. ■

✎ MIGUEL SILVA ✎ PAULO CALISTO

CONCLUSÃO

Fazendo da condução e da habitabilidade dois argumentos a seu favor, o T-Cross é um dos SUV do segmento B que melhor encarna a filosofia de modelo urbano versátil – está à vontade na cidade e sobressai fora dela. Com a atualização, fica mais rico no equipamento e torna-se numa proposta ainda mais tentadora e evoluída.



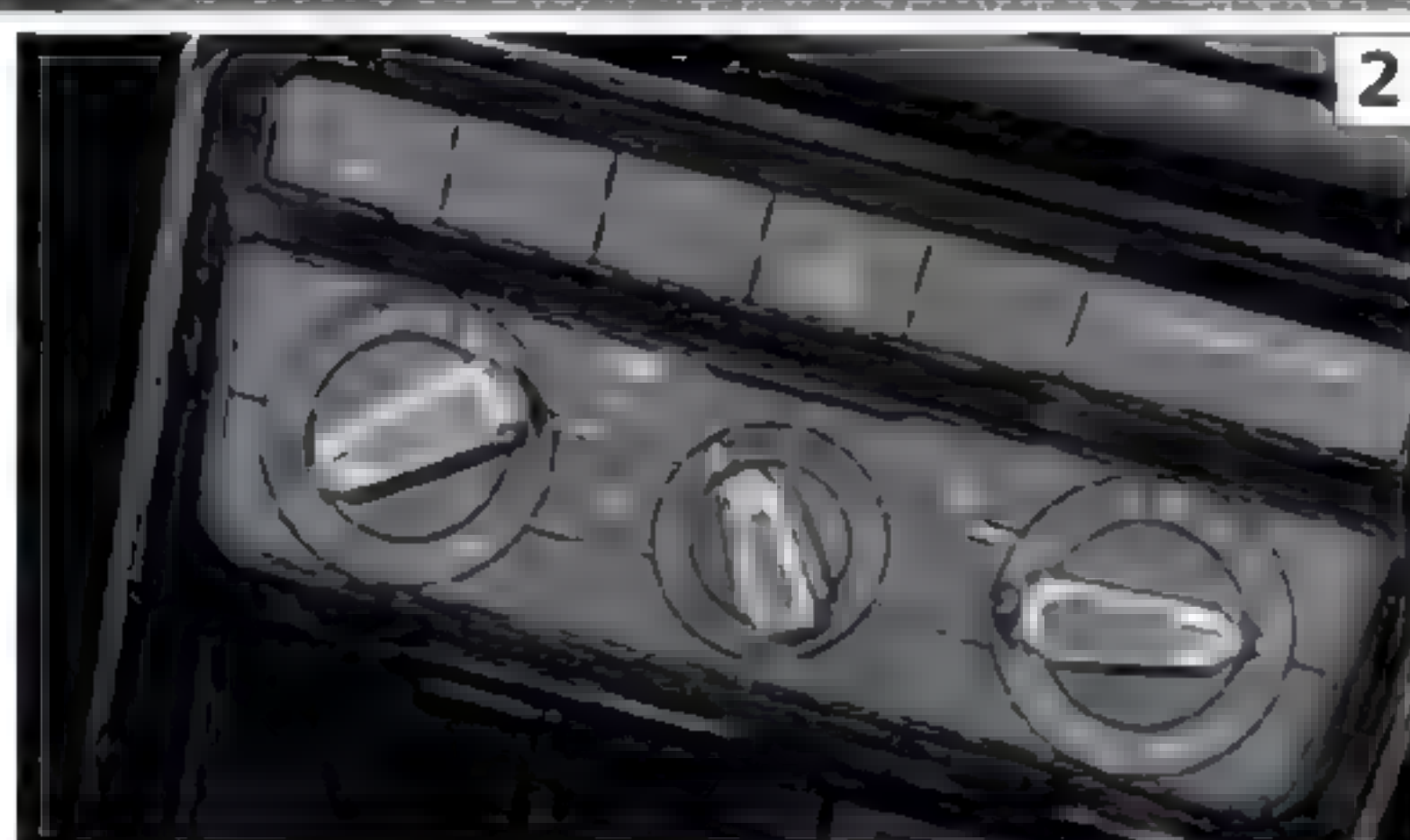


HABITÁCULO BEM CONSTRUÍDO E ACOLHEDOR, COM ELEVADA SENSÇÃO DE QUALIDADE

Caixa manual de 5 velocidades precisa e com escalonamento que aproveita na medida certa os 175 Nm de binário.



1



2

1. O painel de instrumentos Digital Cockpit Pro de 10,25" (opcional) incrementa o número de visualizações e as informações apresentadas ao condutor. 2. Ergonomia correta, sendo de elogiar os comandos físicos do ar condicionado e os espaços de arrumação em bom número. 3. Sistema de infoentretenimento em ecrã tátil de 8" com acesso intuitivo, rapidez de resposta e ligação sem fios a Apple CarPlay e Android Auto.



3

EQUIPAMENTO

SÉRIE Airbags frontais, laterais (dianteiros) e de cortina (dianteiros e traseiros); ISOFIX; controlos de estabilidade e de tração; alerta de colisão dianteira com função de travagem automática (Front Assist); alerta de saída da faixa de rodagem; assistente de saída de faixa; alerta de fadiga do condutor; reconhecimento de sinais de trânsito; assistente de arranque em subida; Travel Assist com lane assist; cruise control; sensor de pressão dos pneus; faróis LED; sensores de chuva e luz; câmara traseira; sensores de estacionamento traseiros; retrovisores elétricos aquecidos; ar condicionado; acesso e arranque sem chave 'Keyless'; bancos em tecido 'Life'; bancos dianteiros com apoio lombar; banco traseiro deslizante; volante e punho da alavanca da caixa em couro; volante multifunções com regulações em altura e profundidade; Pacote Lights&vision; bagageira com duplo piso; barras de tejadilho em preto; vidro frontal atóxico; vidros traseiros escurecidos; painel de instrumentos Digital Cockpit de 8"; sistema multimédia Ready 2 Discover com ecrã tátil de 8", rádio digital, entradas USB, Bluetooth, App Connect Wireless, Streaming & Internet e funções Apple Car Play e Android Auto; e jantes de liga leve de 17 polegadas.

OPCIONAIS Digital Cockpit Pro (324 €); ar condicionado automático Climatronic (326 €); faróis IQ-Light LED Matrix (1.236 €); sensores de estacionamento dianteiros e traseiros (285 €); carregamento por indução para smartphones (114 €); sistema de som "beats" (561 €); sistema de navegação Discovery Pro (1.623 €); pacote Driver Assistance - inclui sistema de proteção pró-ativa de passageiros, Park Assist (estacionamento automático) e sensor de ângulo morto (879 €).



BANCOS CONFORTÁVEIS; ESPAÇO NOS LUGARES TRASEIROS MUITO BEM APROVEITADO

HONDA E:NY1

Segunda vaga

Assente em nova plataforma, o e:Ny1 é o segundo esforço elétrico da marca nipónica na Europa, depois de ter lançado o Honda e numa fase anterior. Agora aposta no segmento SUV com um modelo que aparenta laços de família com o HR-V, mas que esconde diversas diferenças num conceito compacto.

RIVAL

RENAULT MEGANE E-TECH TECHNO COMFORT

TIPO DE MOTOR	dianteiro
POTÊNCIA	220 CV (160 kW)
BATERIA	lões de lítio, 60 kWh
CONSUMO (WLTP)	16,1 kWh/100 km (misto)
PREÇO	39.490 €

Mais potente, o Megane E-Tech de 160 kW prima por uma eficiência superior e uma condução mais recompensadora. A habitabilidade é inferior, mas, em compensação, o infoentretenimento com base Google oferece outra experiência de utilização. O preço também é mais em conta.



Camara traseira Série

Jantes liga leve de 18" Série

No caminho para a eletrificação, a Honda aposta agora no segmento SUV com o e:Ny1, um modelo que ostenta semelhanças evidentes com o HR-V, mas que esconde um amontoado de diferenças a começar por uma nova plataforma específica para veículos elétricos, a "e:N Architecture F", que será a base para os futuros modelos sem emissões da marca japonesa.

Ainda assim, as semelhanças estéticas entre os dois modelos

são muito vincadas, como o formato dos grupos óticos, os puxadores das portas traseiros embutidos nos pilares traseiros ou o aspeto 'fastback' da carroçaria. Diferenciam-nos detalhes como a grelha dianteira tapada a esconder a tomada de carregamento ou as jantes de 18 polegadas de série.

GRANDE ECRÃ

Muito mais elaboradas são as diferenças a bordo, nomeadamente a nível tecnológico: painel de instru-

mentos digital de 10,2" (com apresentação completa), mas sobretudo o enorme ecrã central vertical de 15,1", no qual estão dispostos todos os comandos e sistemas, por pata-mares. Na parte superior encontra-se a área da navegação, na do meio o sistema de infoentretenimento com o respetivo menu de controlo (incluindo informações do sistema elétrico) e, abaixo, o menu da climatização, fácil de manusear apesar de obrigar a desviar o olhar da estrada. O visual resultante des-

ta solução é bastante avançado, não faltando a possibilidade de conectar o telemóvel através de Android Auto e Apple CarPlay (embora a ligação não tenha decorrido de forma perfeita durante o teste).

Já o habitáculo é bastante sólido em termos de construção, mas com materiais que ficam, de certa forma, aquém do esperado, com diversos plásticos duros, tanto nas portas, como no tablier, onde se pode encontrar também uma faixa estreita de revestimento macio e



PREÇO: 54.750 €

FICHA TÉCNICA

HONDA e:NY1

TIPO DE MOTOR	Elétrico, síncrono de ímã permanente, dianteiro
POTÊNCIA	204 CV (150 kW)
BINÁRIO MÁXIMO	310 Nm
TRANSMISSÃO	Dianteira, caixa automática de relação única
BATERIA	lões de lítio, 68,8 kWh
AUTONOMIA (WLTP)	412 km
TEMPO DE CARGA	6h a 11 kW CA (0-100%) 45 min. a 78 kW CC (0-80%)
V. MÁXIMA	160 km/h
ACELERAÇÃO	7,6 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO (WLTP)	18,2 kWh/100 km (misto)
EMISSIONES CO ₂ (WLTP)	0 g/km
DIMENSÕES (C/L/A)	4.387 / 1.790 / 1.584 mm
PNEUS	225/50 R18
PESO	1.730 kg
BAGAGEIRA	361-1.176 l
PREÇO	54.750 €
GAMA DESDE	54.750 €
I.CIRCULAÇÃO (IUC)	0 €
LANÇAMENTO	Dezembro de 2023

AVALIAÇÃO

PREÇO	XX
PRESTAÇÕES	XXXX
COMPORTAMENTO	XXXX
CONSUMO	XXXX



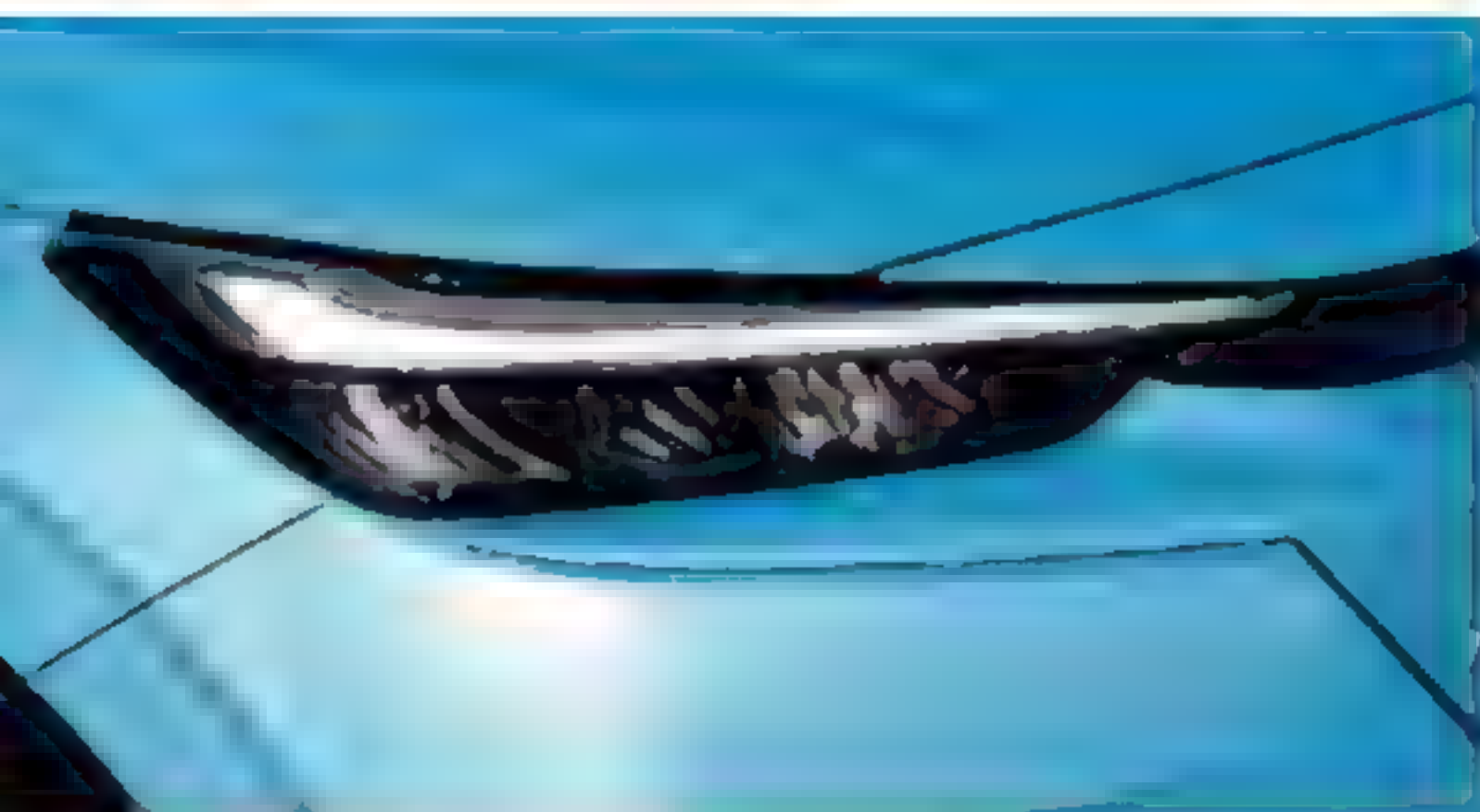
Faróis Full LED Série

ponteado para uma sensação mais requintada. Entre os bancos estão os botões para o comando da caixa (nem sempre é intuitivo acionar a marcha-atrás) e para alternar os modos de condução. Quanto à habitabilidade, o e:Ny1 oferece bons atributos, tanto à frente (com bancos de sustentação correta e ajuste elétrico), como atrás, onde dois adultos podem viajar com desafogo e conforto, graças ao muito espaço disponível para as pernas e em altura. Me-

nos positiva é a largura, uma circunstância, aliás, comum neste segmento. Com 2.607 mm de distância entre eixos, o bom aproveitamento do espaço para passageiros faz-se à custa da bagageira, que é curta, com 361 litros, ainda que o bocal seja largo e o patamar de carga baixo. **SIMPLICIDADE DE CONDUÇÃO** A solução técnica deste e:Ny1 passa por um motor elétrico à

frente, com 204 CV (150 kW) de potência e 310 Nm de binário máximo, alimentado por uma bateria de lões de lítio de 68,8 kWh (61,9 úteis), suficiente para um desempenho bastante eficaz, inclusive no modo de condução mais ecológico dos três à disposição ('Econ', 'Normal' e 'Sport'), oferecendo reações lests à maior pressão do acelerador. O arranque não é de extrema intensidade nos primeiros instantes, mas há depois uma grande

sensação de "energia" na forma como ganha velocidade, algo que é mais evidente nos modos 'Normal' e, sobretudo, 'Sport', com este último a tornar as respostas mais intempestivas, a troco de alguma autonomia. As patilhas atrás do volante permitem alterar a intensidade da regeneração, mas não mantêm o nível selecionado, revertendo para um modo por defeito. Ainda assim, regista consumos comedidos, quer em cidade, quer fora dela, chegando →



Faróis muito afilados com imagem semelhante à do HR-V, sendo que no centro, sob o painel com o logótipo da marca, está a porta de carregamento.



As jantes de 18" em pneus Continental são sempre de série, fomentando o equilíbrio entre conforto e agilidade.



A bagageira não é particularmente ampla, adequando-se mais às tarefas de compras de fim-de-semana do que a grandes viagens de família.

a proporcionar valores inferiores aos anunciados quando conduzido de forma ponderada (16,6 kWh/100 km no teste) para uma autonomia que se situa, neste contexto, nos 370 km. O carregamento rápido fica-se pelos 78 kW, longe do que rivais oferecem.

Por seu turno, o comportamento demarca-se por uma postura equilibrada entre conforto e agilidade, sobressaindo essencialmente pela primeira vertente, algo que não o impede de mostrar boa contenção de movimentos da carroçaria em curva graças ao baixo centro de gravidade. Neste âmbito, o e:Ny1 não é propria-



A carga máxima de 78 kW (algo limitada face a outros rivais) permite "preencher" dos 0 aos 80% em 45 minutos.

mente entusiasmante de conduzir, resultando ao invés numa proposta funcional e racional que cumpre os requisitos para utilização quotidiana fácil, sem rasgos de emotividade. Em piso molhado, denota algumas dificuldades na motricidade, nomeadamente

nas retomas mais fortes.

Com um equipamento bastante completo que não deixa muito espaço para extras, o e:Ny1 tem no preço acima dos 50 mil euros o seu 'calcanhar de Aquiles', numa fase em que há cada vez mais rivais elétricos. ■

📷 MIGUEL SILVA 📷 PAULO CALISTO

CONCLUSÃO

Segunda aposta da Honda nos elétricos, o e:Ny1 tem como virtudes a simplicidade de condução, a boa habitabilidade, a tecnologia e o desempenho correto, mas, num mercado cada vez mais povoado de opções, a ausência de materiais mais refinados a bordo, o carregamento rápido limitado e, sobretudo, o preço podem não facilitar a sua tarefa.



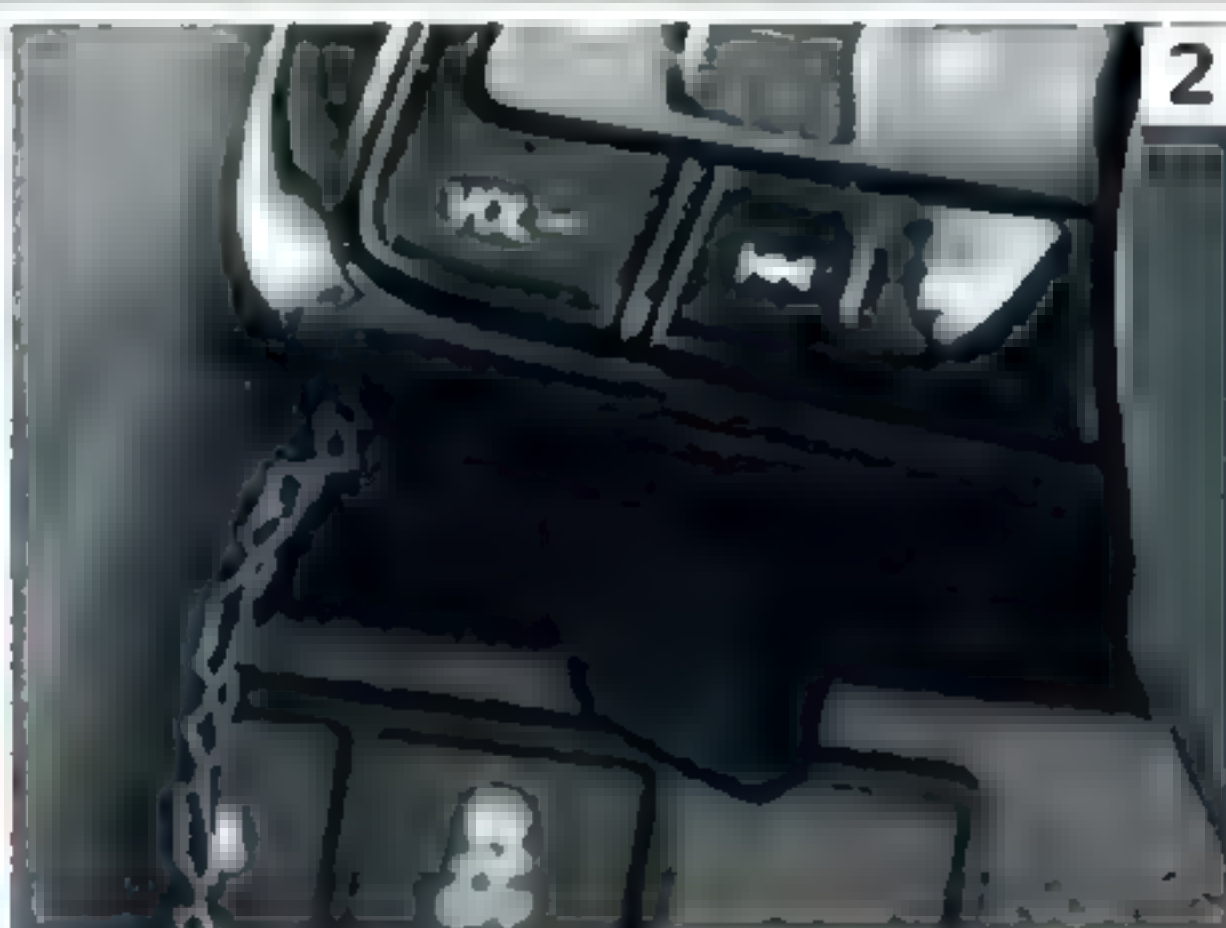


HABITÁCULO ESPAÇOSO E BEM CONSTRUÍDO, MAS COM ALGUNS MATERIAIS AQUÉM DO ESPERADO

A posição de condução é bastante boa, assim como a visibilidade geral em todos os sentidos.



1



2

1. Instrumentação digital de 10,2" com boa leitura e grafismo variável conforme o modo de condução. **2.** Atrás do volante, patilhas para alterar os níveis de regeneração, que se revertem para um nível 'standard' ao fim de alguns instantes. **3.** Sistema multimédia em ecrã tátil de 15,1" com patamares de informação para maior facilidade de interação. No patamar do meio acede-se aos menus de configuração e valores de consumos.



3

EQUIPAMENTO

SÉRIE Airbags frontais, laterais (dianteiros) e de cortina (dianteiros e traseiros); ISOFIX, controlos de estabilidade e de tração; sistema de alerta de colisão; travagem automática de emergência; assistente de manutenção na faixa de rodagem; alerta de saída de faixa; reconhecimento de sinais de trânsito; seguimento a baixa velocidade; assistente de descida íngreme; assistência ao arranque em subida; sensores de pressão dos pneus; cruise control inteligente adaptável; modos de condução (Econ/Sport/Normal); direção assistida elétrica; faróis Full LED com luzes de mudança de direção sequenciais; câmara traseira; sensores de estacionamento dianteiros e traseiros; acesso e arranque sem chave; travão elétrico de estacionamento; sensores de chuva e luz; retrovisores elétricos aquecidos e retráteis; alarme; banco do condutor com ajuste elétrico e função de memória; bancos dianteiros aquecidos; estofos em pele; volante multifunções em pele com patilhas para a regeneração; ar condicionado automático de duas zonas; vidros traseiros escurecidos; pintura metalizada; painel de instrumentos digital de 10,2"; sistema multimédia Honda Connect com ecrã tátil de 15,1", rádio digital, entradas USB, Bluetooth, navegação, informações de trânsito em tempo real e conexão a Apple CarPlay e Android Auto; carregamento sem fios; e jantes de liga leve de 18 polegadas.

OPCIONAIS Cabo de carregamento Modo 2 (738 €).



BANCOS EM PELE BASTANTE CONFORTÁVEIS; A HABITABILIDADE MERECE NOTA POSITIVA

FICHA TÉCNICA

AUDI Q3 45 TFSIE 245
CV S TRONIC S LINE

TIPO DE MOTOR	Gasolina, 4 cilindros em linha, turbo
CILINDRADA	1.395 cm³
POTÊNCIA	150 CV entre as 5.000 e as 6.000 rpm
BINÁRIO MÁXIMO	250 Nm entre as 1.550 e as 3.500 rpm
TRANSMISSÃO	Dianteira, caixa auto. 6 vel. (dupla embraiagem)

SISTEMA ELÉTRICO

TIPO DE MOTOR	Elétrico, central traseiro
POTÊNCIA	117 CV (86 kW)
BINÁRIO	330 Nm
BATERIA	lões de lítio, 12,8 kWh
AUTONOMIA (WLTP)	55 km

SISTEMA HÍBRIDO

TIPO DE MOTOR	Elétrico-gasolina, PHEV
POTÊNCIA (TOTAL)	245 CV
BINÁRIO (TOTAL)	400 Nm
V. MÁXIMA	210 km/h
ACELERAÇÃO	7,3 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO (WLTP)	1,4 l/100 km (misto)
EMISSIONES CO ₂ (WLTP)	31 g/km (misto)
DIMENSÕES (C/L/A)	4.490 / 1.851 / 1.614 mm
PNEUS	235/55 R18
PESO	1.829 kg
BAGAGEIRA	380-1.375 l
PREÇO	55.666 €
GAMA DESDE	45.632 €
I. CIRCULAÇÃO (IUC)	128,29 €
LANÇAMENTO	Março de 2021

AVALIAÇÃO

PREÇO	XXXX
PRESTAÇÕES	XXXX
COMPORTAMENTO	XXXX
CONSUMO	XXXX

PREÇO: 55.666 €

ALFA ROMEO TONALE VELOCE PLUG-IN HYBRID Q4
VS. AUDI Q3 45 TFSIE 245 CV S TRONIC S LINE

Luta de galos

Tonale e Q3 apresentam uma dupla personalidade bastante vincada. Por um lado, defendem a eficiência graças aos seus sistemas híbridos plug-in e a interessantes autonomias elétricas. Por outro, oferecem um bom desempenho e um caráter dinâmico, quase desportivo. O preço é elevado, mas a tecnologia e a exclusividade paga-se. Vejamos qual o melhor?

Na grande "mixórdia" que atualmente representa a compra de um carro, as versões híbridas plug-in continuam a ter um papel importan-

te. Parece lógico, uma vez que oferecem o melhor de dois mundos: o impulso térmico e o elétrico a partir de uma tornada de carregamento, sem depender exclusivamente dela.

O cenário PHEV é composto por uma legião de modelos em carteira, muitos com a inevitável silhueta SUV, e nesse formato alguns com um toque desportivo mais acentua-

do. É o caso dos nossos protagonistas: o Audi Q3 (a gama contempla uma segunda carroçaria denominada Sportback) e o Tonale, porque simplesmente é um Alfa Romeo.



FICHA TÉCNICA

ALFA ROMEO TONALE VELOCE PLUG-IN HYBRID Q4

TIPO DE MOTOR	Gasolina, 4 cilindros em linha, turbo
CILINDRADA	1.332 cm ³
POTÊNCIA	180 CV às 5.750 rpm
BINÁRIO MÁXIMO	270 Nm às 1.850 rpm
TRANSMISSÃO	Integral, caixa auto. 6 vel. (conversor de binário)

SISTEMA ELÉTRICO

TIPO DE MOTOR	Síncrono de ímã permanente, traseiro
POTÊNCIA	122 CV (90 kW)
BINÁRIO	250 Nm
BATERIA	Iões de lítio, 15,5 kWh (12 úteis)
AUTONOMIA (WLTP)	62 km

SISTEMA HÍBRIDO

TIPO DE MOTOR	Elétrico-gasolina, PHEV
POTÊNCIA (TOTAL)	280 CV
BINÁRIO (TOTAL)	N.D.
V. MÁXIMA	206 km/h
ACELERAÇÃO	6,2 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO (WLTP)	1,3 l/100 km (misto)
EMISSÕES CO ₂ (WLTP)	29 g/km (misto)
DIMENSÕES (C/L/A)	4.528 / 1.841 / 1.601 mm
PNEUS	235/40 R19
PESO	1.910 kg
BAGAGEIRA	385-1.430 l
PREÇO	57.669 €
GAMA DESDE	41.850 €
I. CIRCULAÇÃO (IUC)	158,29 €
LANÇAMENTO	Fevereiro de 2023

AVALIAÇÃO

PREÇO	×	×	×	×	
PRESTAÇÕES	×	×	×	×	×
COMPORTAMENTO	×	×	×	×	
CONSUMO	×	×	×	×	

PREÇO: 57.669 €



A marca italiana tardou a chegar à eletrificação, mas tem sido rápida a recuperar esse atraso. O Tonale PHEV é o modelo mais potente e eficiente da gama. E também o único com tração integral Q4.

O Audi também recorre a uma ampla gama de possibilidades, culminada pelo RS com 400 CV. Esta versão híbrida plug-in debita 245 CV, valor abaixo dos 280 CV do seu rival. E existem diferenças técnicas evidentes.

PHEV DIFERENTES

O Alfa utiliza um propulsor a gasolina de 1.3 litros e 180 CV e uma unidade elétrica de 122 CV que es-

tá posicionada atrás e move exclusivamente as rodas traseiras.

O Q3 apresenta um pouco mais de cilindrada (1.4 litros), mas rende menos: 150 CV. O mesmo se aplica ao sistema elétrico, que produz 116 CV; neste caso, as duas unidades de potência estão localizadas à frente e a tração é dianteira.

A bateria é de iões de lítio em ambos, mas a capacidade útil é mais generosa no Alfa Romeo, por isso a autonomia totalmente elé-

trica é superior: homologa 62 km contra 55 do seu adversário.

Precisamente, esta é a grande vantagem de um e outro, embora a realidade seja um pouco diferente: em modo EV conseguimos percorrer 41 km com o alemão e 49 km no italiano, contudo distâncias suficientes para o uso diário de milhares de condutores que se traduzem em custos de utilização a rondar os 3 € se carregarmos a bateria em casa com tarifas reduzidas.

Distâncias essas que podem aumentar bastante se nos movermos apenas em cidade. A nossa comparação contemplou dois terços de utilização em vias rápidas, cenário

que reduz consideravelmente a autonomia elétrica (o Tonale atinge 135 km/h em modo EV e o Q3, 140).

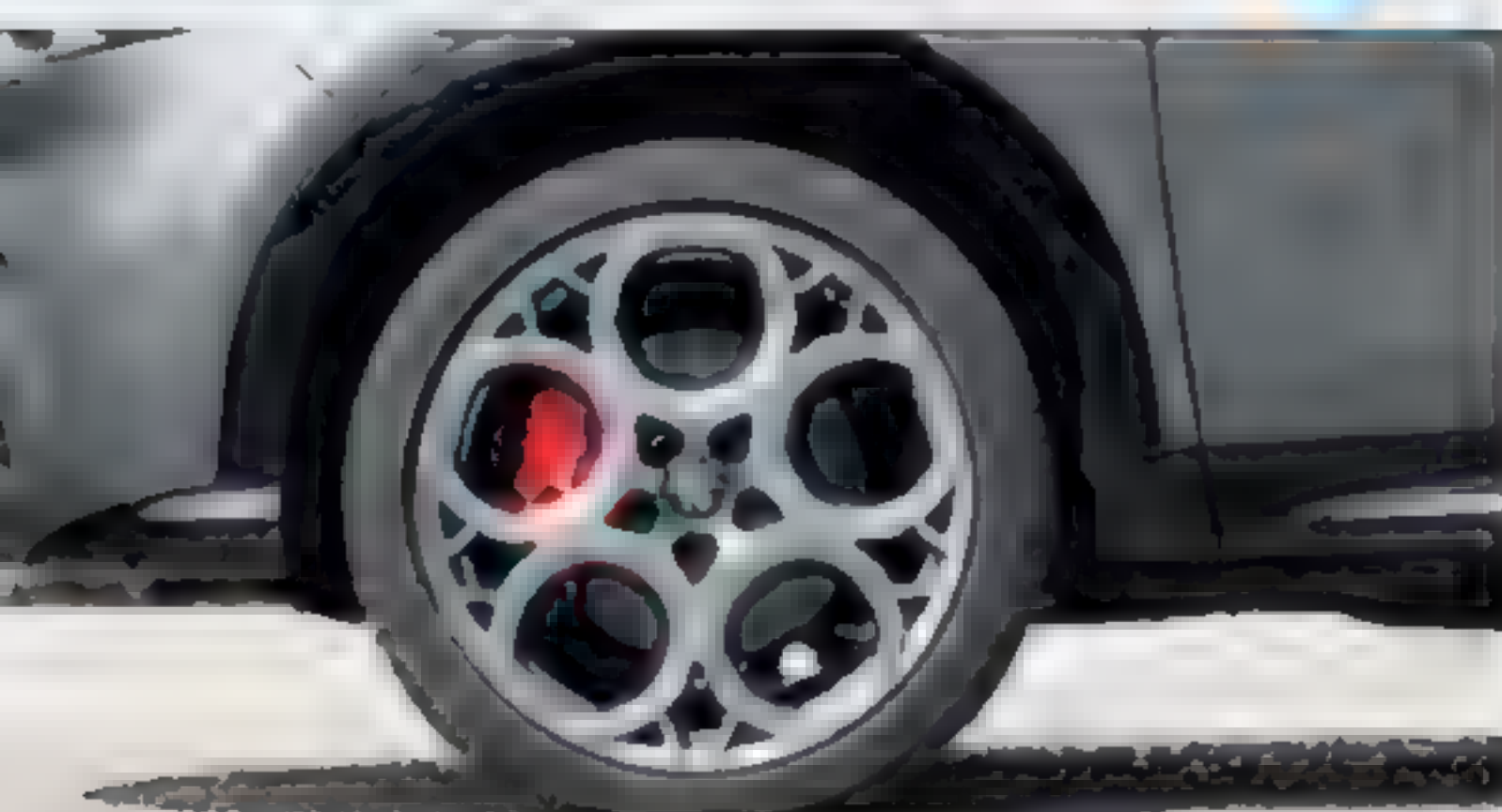
A partir daí, o consumo torna-se uma autêntica montanha russa. Com a bateria carregada e em modo híbrido o Audi faz uma média de 6,2 l/100 km, e sem energia elétrica disponível dispara para os 7,7 l/100 km. Na mesma "toada" de condução, o Tonale conforma-se com 5,9 e 7,2 l/100 km.

O Alfa Romeo é, portanto, mais eficiente, mas em nenhum caso será boa ideia forçar a carga em andamento com o apoio do motor térmico, já que o consumo de combustível salta para mais de →

<< O Tonale é mais potente e oferece maior autonomia elétrica >>



Faróis Full Led com tecnologia Matrix incluídos na dotação de série desde acabamento Veloce.



Jantes de 19" de origem; Na imagem, 20" opcionais. As pinças de travão em vermelho fazem parte da indumentária de série.



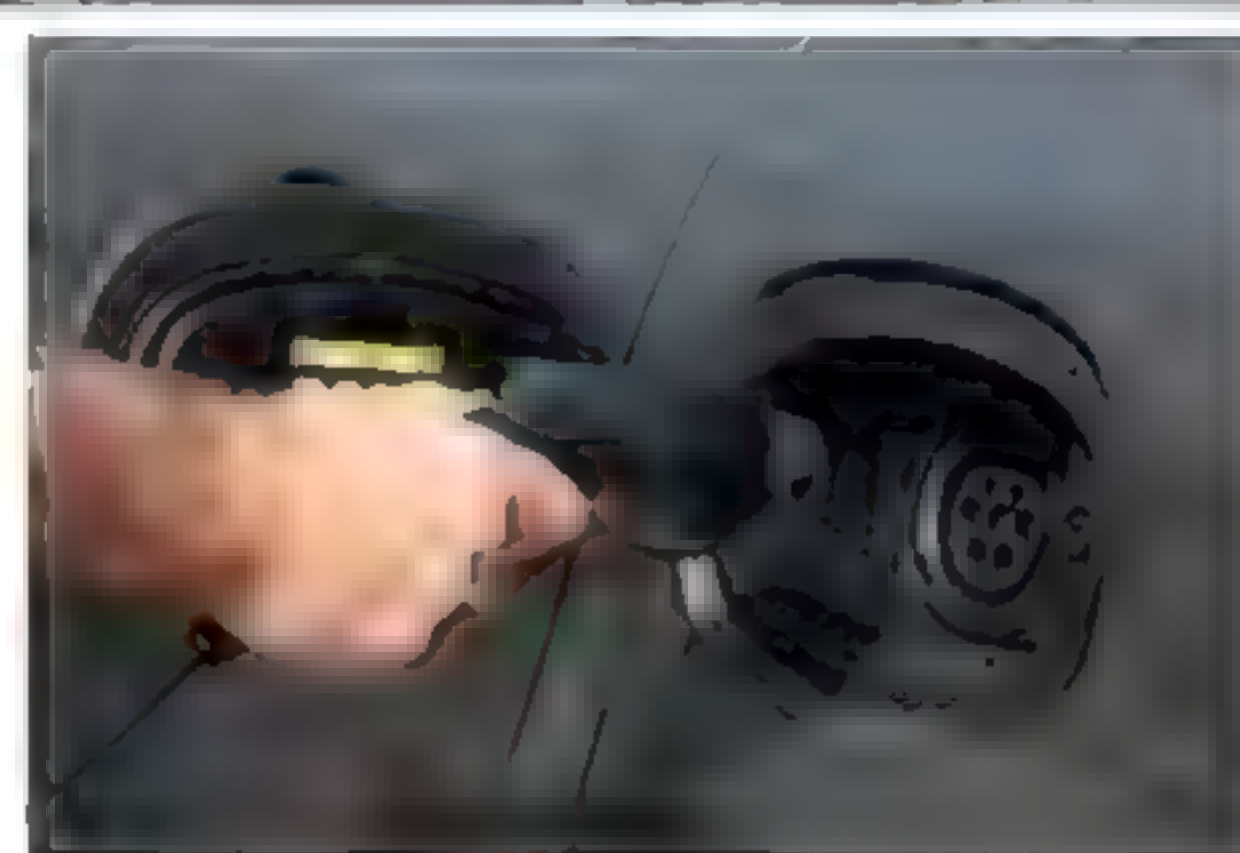
Volumetria mediana. Debaixo do piso, o motor elétrico que "oferece" a tração integral Q4 e que acaba por "roubar" 185 litros, face às versões normais.

10 litros em ambos. Também oferecem a possibilidade de armazenar energia na bateria.

Os dois iniciam a marcha sempre em modo elétrico, podendo-se igualmente impor a condução sem emissões quando têm carga suficiente. No Audi, o assistente de condução Drive Select propõe os perfis Comfort, Auto, Dynamic e Individual. No Tonale, este sistema é designado por DNA e inclui os modos elétrico, híbrido e desportivo. A ativação deste último aciona o ajuste mais firme da suspensão pilotada e varia o mapa de funcionamento da direção, caixa de velocidades e acelerador. O mesmo acontece no modelo germânico.

A TRANSMISSÃO É DIFERENTE

As diferenças de pormenor estendem-se igualmente à transmissão automática. Ambos têm



Admite cargas até 7,4 kW em corrente alternada, única alternativa disponível, mas superior à do Audi.

seis velocidades, mas o Q3 utiliza um sistema de dupla embraiagem, enquanto o Tonale prefere um conversor de binário. Podem ser engrenadas de forma manual-sequencial, quer a partir da alavanca, quer através das patilhas atrás do volante. No alemão rodam em conjunto com o volante; no italiano são fixas, em alumínio e enormes, para aumentar a sensação de dinamismo, tudo muito Ferrari. O problema é que estão demasiado perto das hastes dos indicadores de mudança de

direção e dos limpa para-brisas e, mais cedo ou mais tarde, acabam por atrapalhar.

As respetivas baterias carregam por efeito da travagem regenerativa (ao travar e soltar o acelerador), ação mais acentuada no Audi. Um pequeno "aperitivo" na medida em que no final é preciso recorrer ao cabo e a uma tomada externa.

Aí, o Tonale admite até 7,4 kW em corrente alternada; o seu rival fica pelos 3,7. Assim, se estiver com pressa, vai precisar de 2h50 para completar a carga do primeiro e de 4hh no segundo. Em qualquer caso, não é necessário mais para alimentar a bateria durante a noite. Inclui numa simples tomada doméstica de 2,4 kW, cerca de 6 horas.

COMPETITIVOS

Dinamicamente são bons companheiros de viagem. O Tonale é mais potente e rápido. Revela-se ágil →

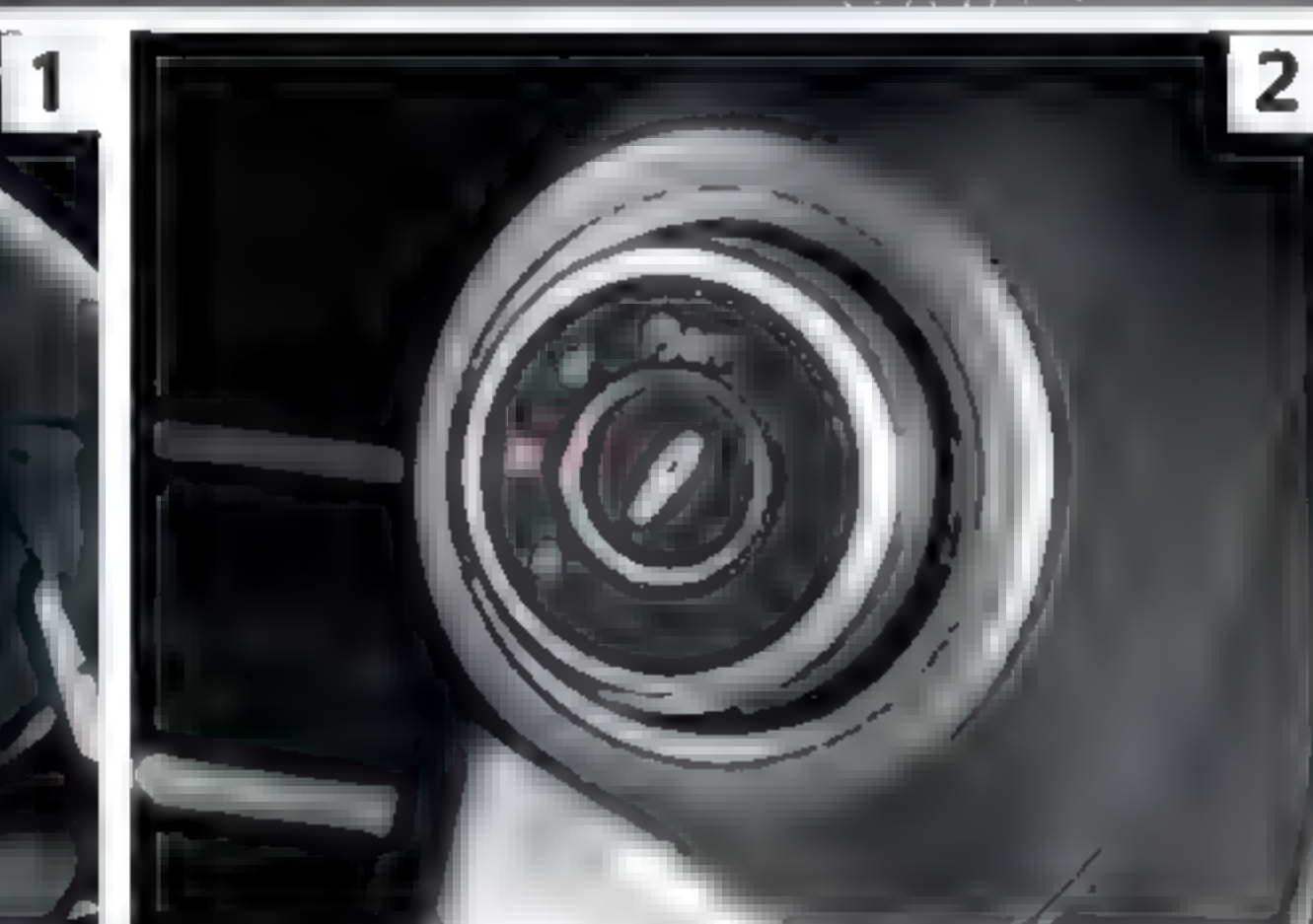


ALFA ROMEO TONALE



No volante, botão de arranque do lado esquerdo e patilhas metálicas, fixas e enormes, muito desportivas.

AMBIENTE TÍPICO ALFA ROMEO, COM ASPETO DESPORTIVO E BOA QUALIDADE. A POSIÇÃO DE CONDUÇÃO É EXCELENTE



1. Painel de instrumentos digital TFT em ecrã de 12,3", configurável e de apresentação desportiva e... vintage.
2. O assistente DNA oferece três modos de condução. Equipa uma suspensão pilotada.
3. Sistema multimédia em ecrã tátil de 10,25" no topo do tablier; bastante intuitivo de utilizar.



EQUIPAMENTO

SÉRIE Airbags frontais, laterais (dianteiros) e de cortina; controlos de estabilidade e tração; travagem de emergência ativa com deteção de peões e ciclistas; aviso de colisão frontal; assistência à travagem de emergência; assistente de manutenção na faixa de rodagem; assistente de velocidade inteligente; reconhecimento dos sinais de trânsito; sistema de deteção de fadiga do condutor; ajuda ao arranque em subida; modos de condução Alfa DNA; pinças dos travões em alumínio Brembo de cor vermelha; suspensão desportiva; cruise control adaptativo; sensor de pressão dos pneus; faróis Full LED Matrix com regulação automática dos máximos; sensores de estacionamento dianteiros e traseiros; câmara de marcha atrás com linhas dinâmicas; sensores de chuva e luz; travão de estacionamento elétrico; ar condicionado automático bizona; acesso e arranque sem chave; retrovisores elétricos aquecidos e retráteis; pedais em alumínio; volante desportivo multifunções em pele; estofos em pele; bancos dianteiros ventilados com regulação lombar elétrica; painel de instrumentos TFT a cores de 12,3"; sistema multimédia Connect NAV com ecrã tátil de 10,25", entradas USB e USB-C, Bluetooth, navegação e funções Apple CarPlay e Android Auto; carregamento wireless para smartphone; camada de emergência e-Call; cabo de carregamento Modo 3; e jantes em liga leve de 19 polegadas.

OPCIONAIS Pintura metalizada (1.000 €); jantes de 20" (2.000 €); teto de abrir elétrico panorâmico (1.700 €); sistema áudio Harman/Kardon (1.500 €); Pack Techno (2.000 €).

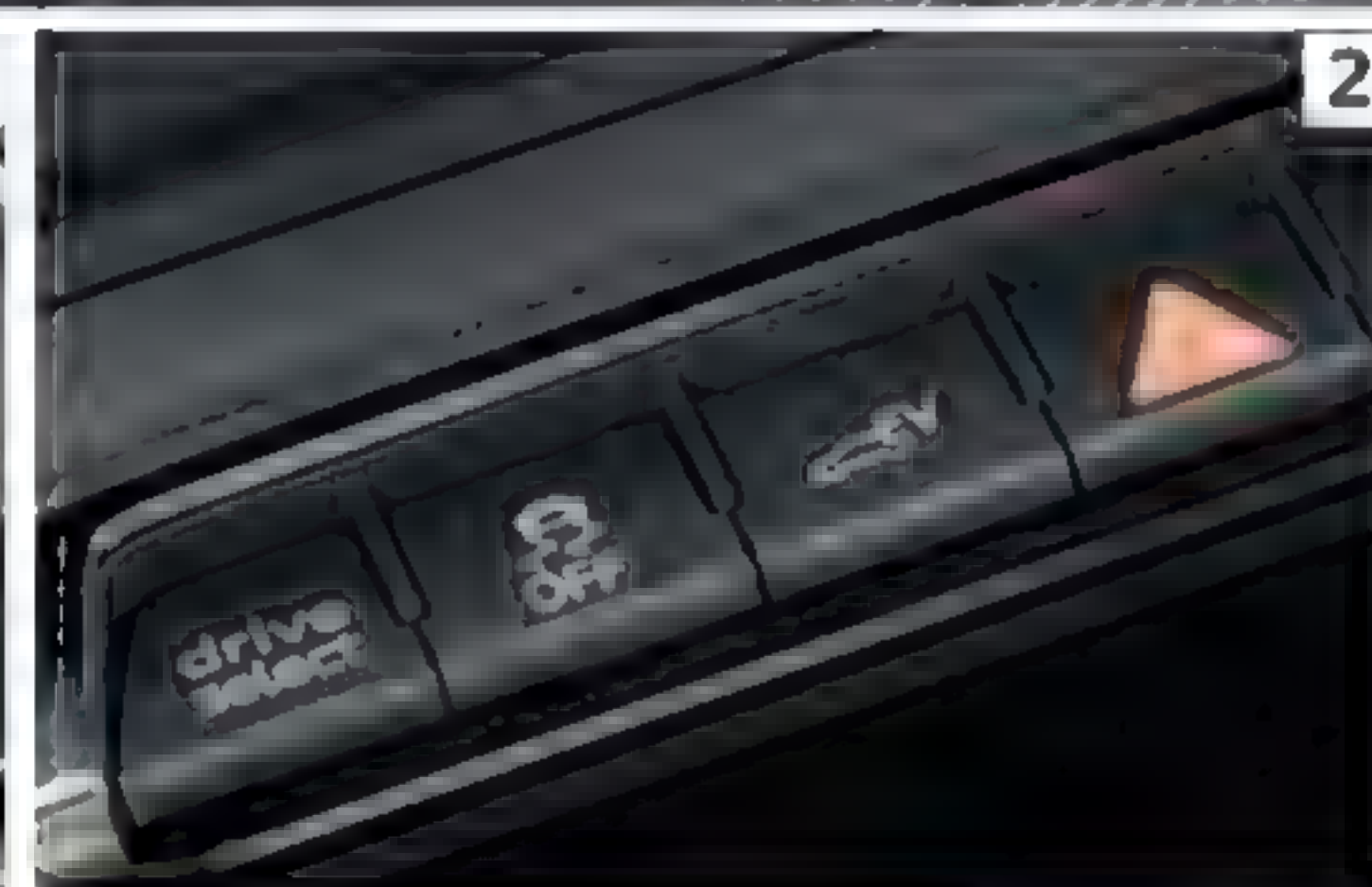
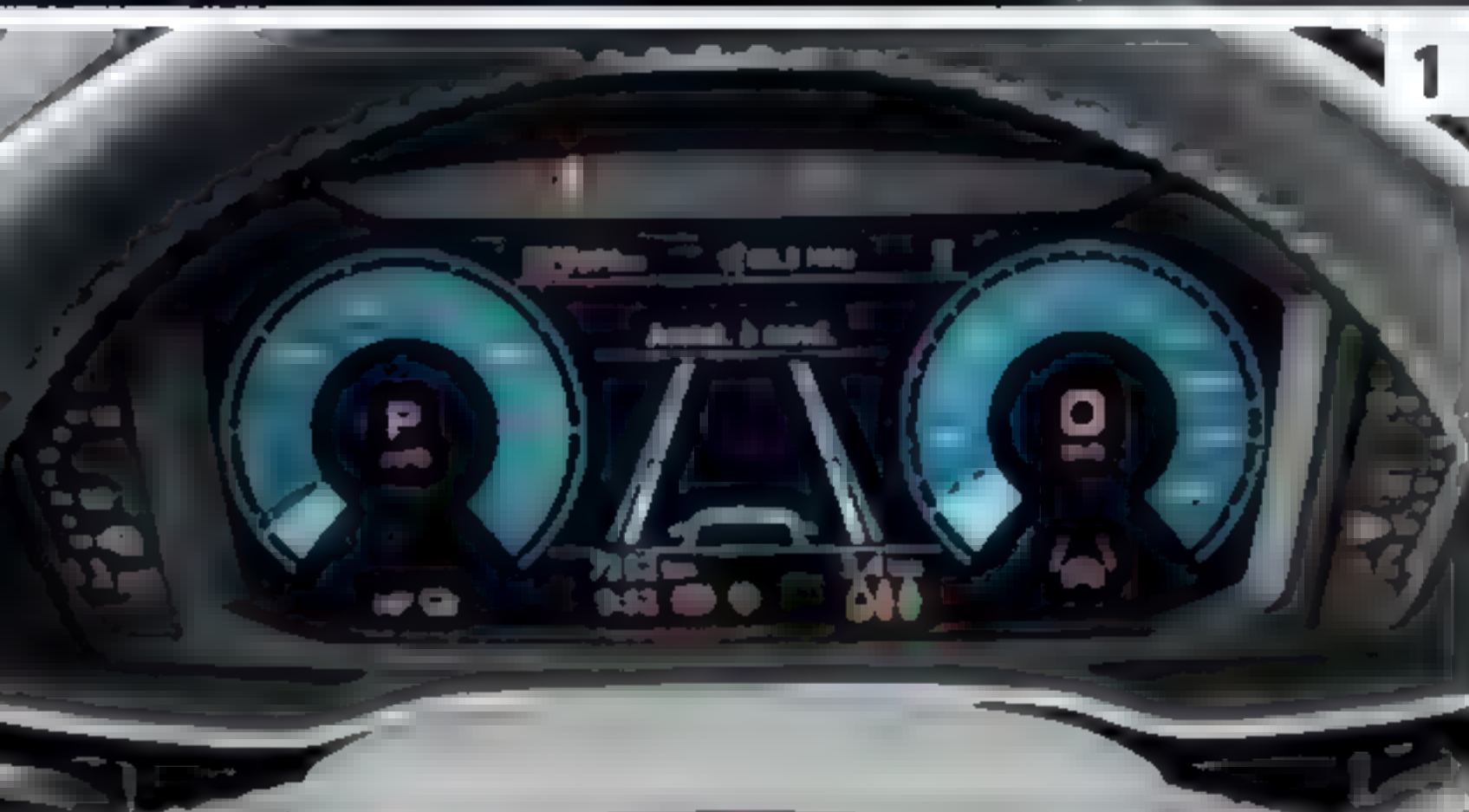


BANCOS DESPORTIVOS À FRENTE, MAIS ESPAÇO PARA PERNAS ATRÁS



MATERIAIS E ACABAMENTOS ACIMA DA MÉDIA, EMBORA O TABLIER PUDESSE SER MAIS VISTOSO

Transmissão automática S Tronic de dupla embraiagem e seis relações.



1. Instrumentação digital de 10,25" configurável a gosto; bastante completo em termos de informação. **2.** Comando EV: força a condução elétrica se a bateria o permitir. **3.** Ecrã multimédia MMI Touch de 10,1" de grande resolução. Está situado numa posição mais baixa que a do seu oponente.



EQUIPAMENTO

SÉRIE Airbags frontais, laterais (dianteiros) e de cortina; controlos de tração e de estabilidade; Audi pre sense à frente com deteção de peões e ciclistas; assistente de mudança de faixa com aviso de saída da faixa de rodagem; assistente ao arranque em subida; reconhecimento dos sinais de trânsito; Audi drive select (modos de condução); sensor de pressão dos pneus; cruise control com limitador de velocidade; auxílio ao estacionamento traseiro; sensores de estacionamento dianteiros e traseiros; ar condicionado automático bi-zona; travão de estacionamento elétrico; retrovisores elétricos aquecidos; sensores de chuva e luz; faróis dianteiros de LED; luzes diurnas; bancos dianteiros desportivos reguláveis em altura, pedais em alumínio; volante multifunções em couro com regulações em altura e profundidade; painel de instrumentos digital de 10,25"; sistema multimédia MMI Radio Plus com ecrã tátil de 10,1", entrada USB, Bluetooth e funções Apple CarPlay e Android Auto; Audi connect; chamada de emergência & serviço; cabo de carregamento Modo 3; e jantes de liga leve de 18 polegadas.

OPCIONAIS Pintura metalizada (850 €); jantes de 19" (1.270 €); estofos em combinação couro/couro sintético (1.150 €); faróis Matrix LED com lava-faróis (1.925 €); Audi virtual cockpit (220 €); Audi virtual cockpit plus (510 €); portão da bagageira elétrica (595 €); MMI Navegação Plus (2.430 €); cruise control adaptativo (475 €); Park Assist e sensores plus (485 €); teto de vidro panorâmico (1.585 €).



IMPECÁVEL À FRENTE, O ALEMÃO CONTA COM O ATRATIVO DO BANCO TRASEIRO ASSIMÉTRICO COM REGULAÇÃO LONGITUDINAL



graças a um grande chassis com uma direção rápida e precisa. Além disso, o tato do travão é muito similar ao das variantes térmicas.

O Q3 é mais lento, tem menos “disparo” ao pressionar o acelerador e quando a bateria se esgota o motor a gasolina é mais limitado. No entanto, oferece uma sensação geral mais premium na condução e sente-se mais estável porque o seu centro de gravidade é mais baixo. Além disso, é cerca de 80 kg mais leve e a direção progressiva, com apenas 2,1 voltas de volante, é muito precisa. Na essência, resulta mais confortável.

Com dimensões exteriores similares não deveriam haver grandes diferenças internas. O Tonale é bem construído e dá sensação de qualidade, porém o Q3 é Audi, e isso obriga a certificar ajustes e insonorização com maior grau de



O Audi carrega a um máximo de 3,7 kW: em menos de quatro horas a bateria fica completa.

precisão. Em ambos a apresentação do layout do cockpit é digital, mais desportivo em linhas gerais no Alfa, apesar de os bancos dianteiros serem excelentes tanto num como noutro.

Atrás, há detalhes que os distinguem. O Tonale oferece mais espaço para as pernas, enquanto o Q3 é mais confortável para três pessoas por ser mais largo. A isto junta-se ainda o facto de permitir a regulação longitudinal do banco traseiro, ausente no italiano.

De resto, a bagageira é a grande prejudicada nos dois. Para carros deste porte falar de 380 litros é algo escasso. O Tonale acrescenta mais 5 litros pese a eliminação do piso duplo de outros modelos da gama fruto da localização do motor elétrico.

Por fim, o equipamento, muito generoso no italiano com acabamento Velocidade, um pouco mais contido no seu oponente que pode ser compensado pelo facto de ser mais barato. Em todo o caso, não falta nada em ambos, sobretudo em termos de segurança ou conectividade. ■

✎ E. CANO ✎ PAULO CALISTO

CONCLUSÃO

A autonomia elétrica destes dois SUV permite um custo de utilização razoável. Ao mesmo tempo são potentes, sabem andar depressa e têm apuro dinâmico. Uma apelativa dualidade que pode ser decidida quer pela maior potência (e tração integral) do Tonale, quer pela imagem de marca e preço mais acessível do Audi.



Faróis com tecnologia LED. Em opção podem ser montados uns sofisticados matriciais que custam 1.925 €.



As jantes em liga leve de série são de 18". Estas de 19" envolvidas por pneus 235/50 representam 1.270 €.



Bagageira justa: 380 litros, menos 150 que nas variantes com apenas motores térmicos, fruto da colocação da bateria.



BYD SEAL DESIGN

Candidato ao título

A marca chinesa BYD, a atuar em Portugal há cerca de um ano, chega à primeira divisão do mercado automóvel com uma oferta completa e uma estrela em ascensão, o Seal, um “player” com o qual pretende enfrentar as referências do segmento. Eis o teste à versão de entrada, com 313 CV e tração traseira.

Tesla Model 3, BMW i4, Polestar 2, Hyundai Ioniq 6... Esta é a nova liga a que aspiram as berlinhas com um certo toque dinâmico e propulsão elétrica. E aqui entra o Seal, da recente e ativa marca chinesa BYD, com carroçaria coupé de 3 volumes e 4,8 metros de comprimento aliados a números e equipamento ambiciosos. De referir, e para que conste, o Seal foi recentemente nomeado “Carro do Ano” em Portugal, sinal de que a BYD não vem para a Europa “brincar” aos carrinhos, até porque foi o primeiro modelo elétrico a alcançar tal feito no nosso país.

Considerações à parte, A gama é composta por duas potentes versões: Design, com um único

RIVAIS

BMW i4 EDRIVE40

TIPO DE MOTOR	Síncrono de ímanes permanentes, traseiro
POTÊNCIA	340 CV (250 kW)
BATERIA/AUTONOMIA	83,9 kWh/590 km (cidade)
CONSUMO (WLTP)	19,1-16,1 kWh/100 km (misto)
PREÇO	64.100 €

Tem um carácter mais dinâmico e assume-se como uma das referências nesse domínio na classe. Gasta menos, mas o preço final é bem mais elevado e o espaço traseiro é mais reduzido.



TESLA MODEL 3 RWD

TIPO DE MOTOR	Síncrono de ímanes permanentes, traseiro
POTÊNCIA	283 CV (208 kW)
BATERIA/AUTONOMIA	60 kWh/554 km
CONSUMO (WLTP)	13,2 kWh/100 km (misto)
PREÇO	39.990 €

Recentemente atualizado, o Modelo 3 continua a ser imbatível em termos de consumo e é também comercializado a um preço muito competitivo. Carrega a 170 kW.



Carregador de bordo 11 kW
Série

PREÇO: 46.990 €

motor de 313 CV e tração traseira (o nosso protagonista); e Excellence, dois motores, com tração integral e 530 CV.

Toda uma demonstração de força a um preço competitivo: a partir de 46.990 € e até 47.990 € (versão topo de gama), ambos extremamente bem equipados (ver ficha).

À margem disto, o Seal surpreende também com uma qualidade interior muito elevada. Bons acabamentos tanto na perceção como na execução que saltam à vista em todo o tablier, portas (com uma insonorização irrepreensível), bancos... Nota-se claramente uma salutar evolução face ao Atto 3, com o qual partilha elementos como, por exemplo, o enorme ecrã central rotativo de 15,6" (a partir de um bo-

tão no volante ou do próprio ecrã). A resposta tátil, gráficos e as generosas dimensões convencem, e ao apresentar a imagem 360º das suas câmaras exteriores proporciona uma visão muito clara; pena que a sua generosa medida esteja desperdiçada (pode ser dividido, mas só mostra as aplicações de navegação e Spotify), pois a zona à esquerda é tapada pelo arco do volante quando colocado horizontalmente e o ajuste automático da luminosidade (ao passar por um túnel) não é muito preciso. Aliás, é necessário "mexer" no ecrã para ajustar as saídas de controlo da climatização, o que acaba por ser pouco intuitivo.

Apesar do protagonismo do painel, a consola conta com botões

práticos. Por baixo, liberta uma boa área com tomadas USB (de acesso complicado durante a condução) e dispõe de uma superfície de carregamento por indução para dois telemóveis.

Por falar em espaço, o SEAL acomoda os passageiros em bancos tão bem executados como confortáveis. O aquecimento e a ventilação dos bancos, além de ajustes elétricos, são de série.

COUPÉ CÓMODO

Ao volante viaja-se numa posição baixa, como num bom coupé, mas atrás, onde o piso é plano, os lugares são um pouco inclinados. Em todo o caso, sobram centímetros ao alto (o grande teto panorâmico garante luminosidade e mais →

Visão
panorâmica 360º
Série

FICHA TÉCNICA

BYD SEAL DESIGN

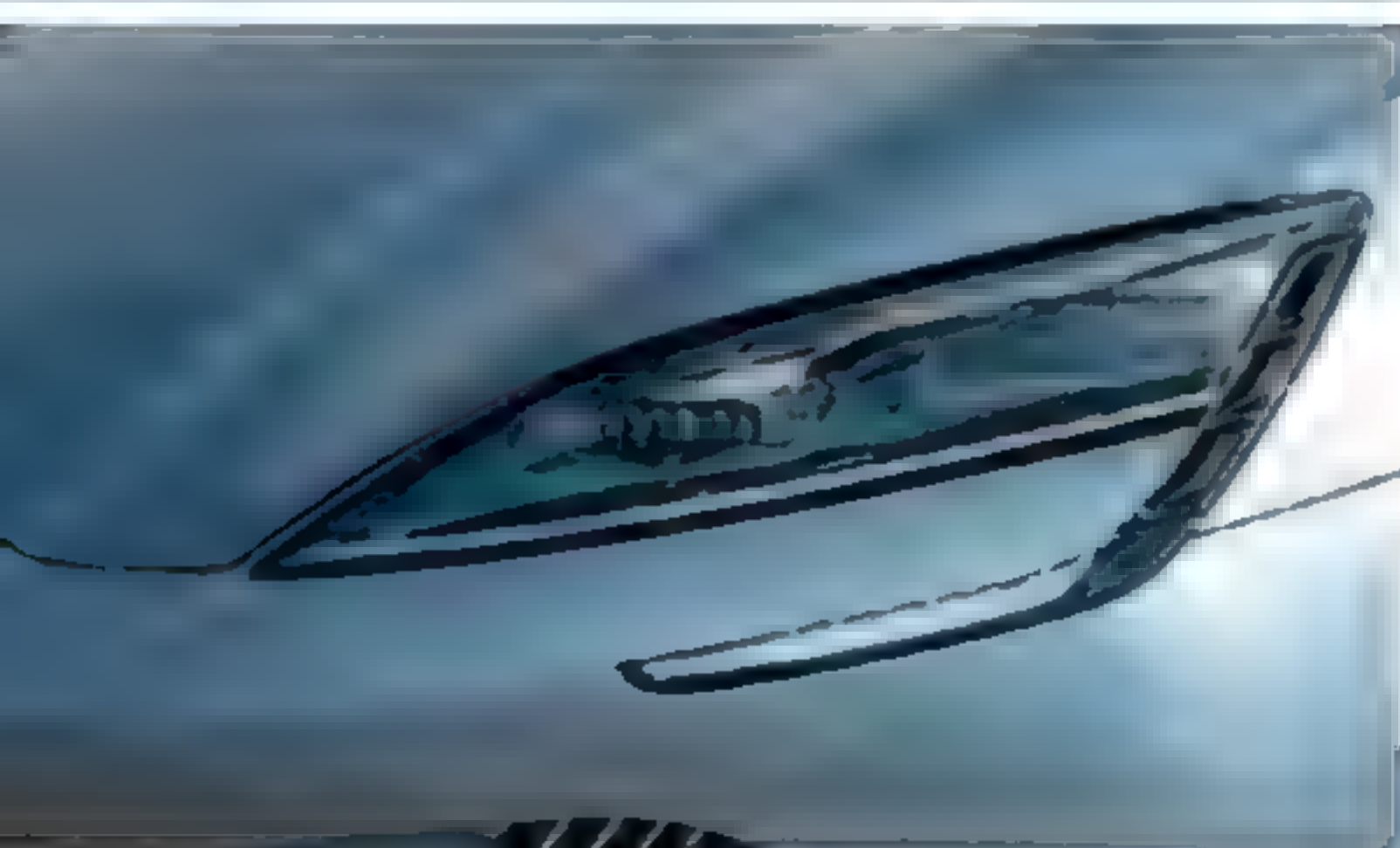
TIPO DE MOTOR	Elétrico, síncrono de ímã permanente, traseiro
POTÊNCIA	313 CV (230 kW)
BINÁRIO MÁXIMO	360 Nm
TRANSMISSÃO	Traseira, caixa de relação única
BATERIA	Lítio ferro-fosfato, 82,5 kWh
AUTONOMIA (WLTP)	570 km (690, em cidade)
TEMPO DE CARGA	26 min. a 150 kW CC (30-80%) 37 min. a 150 kW CC (10-80%)
V. MÁXIMA	180 km/h
ACELERAÇÃO	5,9 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO (WLTP)	16,6 kWh/100 km (misto)
EMISSIONES CO ₂ (WLTP)	0 g/km
DIMENSÕES (C/L/A)	4.800 / 1.875 / 1.460 mm
PNEUS	235/45 R19
PESO	2.055 kg
BAGAGEIRA	400 l (+53 à frente)
PREÇO	46.990 €
GAMA DESDE	46.990 €
I.CIRCULAÇÃO (IUC)	0 €
LANÇAMENTO	Dezembro de 2023

AValiação

PREÇO	XXXX
PRESTAÇÕES	XXXX
COMPORTAMENTO	XXXX
CONSUMO	XXXX



Função V2L
Série



Embora não exista iluminação matricial, os faróis proporcionam boa iluminação; os puxadores das portas são retráteis.



As jantes de 19" são de série e reforçam a beleza das linhas deste sedan. Não interferem com o consumo e ajuda a aerodinâmica.

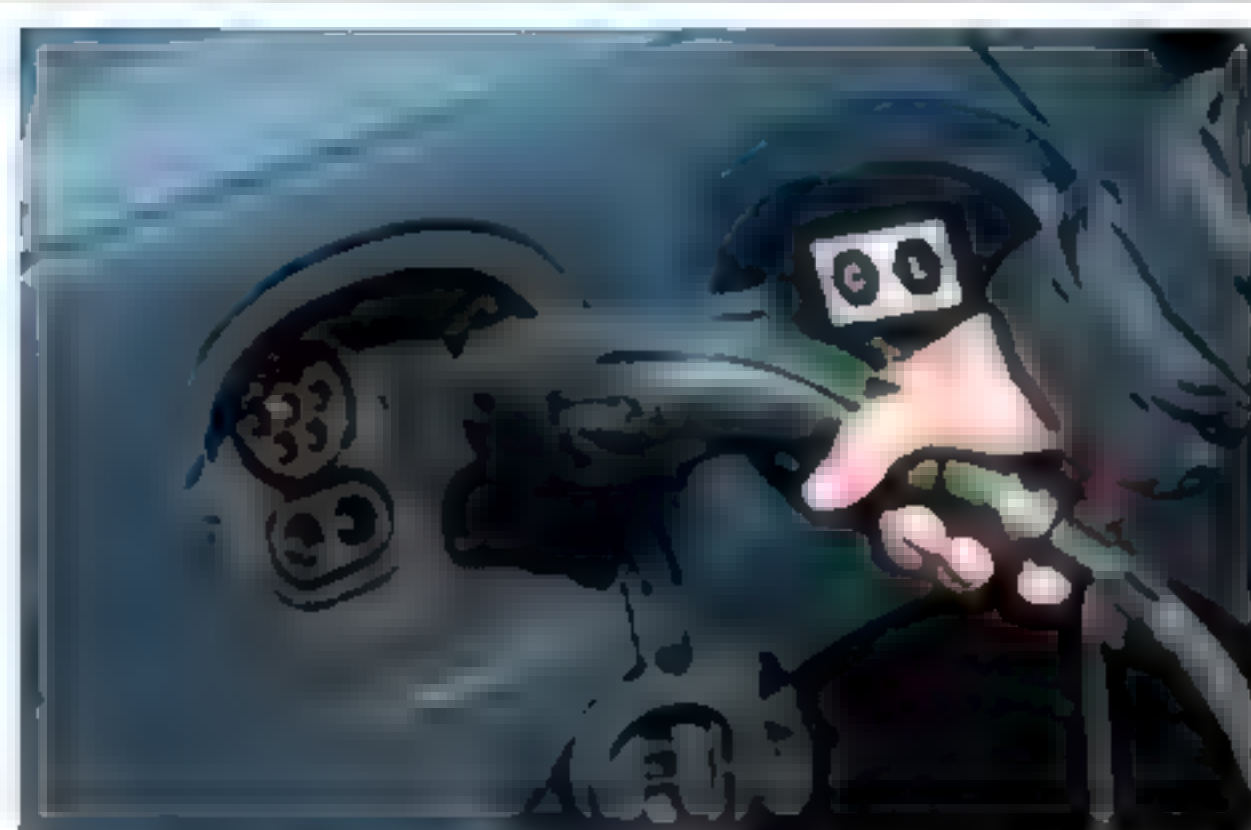


O espaço é fundo, mas o acesso é limitado. Existe uma segunda "bagageira" à frente com 53 litros de capacidade.

espaço em altura) e em comprimento, apesar de a zona para os pés ser reduzida quando os bancos da frente estão colocados na sua posição mais baixa

Mesmo só com um motor e 313 CV, o Seal mexe-se com uma agilidade incrível, chegando mesmo a ser "violento" quando se pressiona o acelerador a fundo no modo mais desportivo (ao contrário do ECO, que parece que lhe falta potência). No entanto, destaca-se mais pelo conforto, pois apesar de manter sempre uma boa estabilidade, a carroçaria não recupera rapidamente a compostura ao passar por lombas a velocidades mais elevadas, e a perceção de agilidade não é a de um BMW i4, para citar um dos mais dinâmicos da classe.

Na prática, é uma berlina que pri-



O carregamento máximo em CC a 150 kW permite chegar de 10 a 80% em 37 minutos; 30 a 80% em 26 minutos.

ma mais pela comodidade do que pela efetividade. A travagem é bem modulada, com dois níveis de regeneração (mas sem patilhas, é preciso fazê-lo no ecrã). A partir daí também se pode escolher a dureza da direção.

A AUTONOMIA

Com uma bateria LFP (Lítio Ferro-Fosfato) de 82,5 kwh, reivindica 570 km de autonomia que, em

utilização real, e com base num consumo de energia entre médio e alto a rondar os 22 kWh/100 km, garante mais de 375 km; a um ritmo mais lento, ultrapassa facilmente os 400 km. Para o carregamento, conta com uma potência em corrente contínua de até 150 kW (não é a mais rápida do segmento: 37 minutos de 10-80%), aumentando o processo em alternada, a 11 kW standard. ■

📍 JUAN PABLO ESTEBAN 📍 PAULO CALISTO

CONCLUSÃO

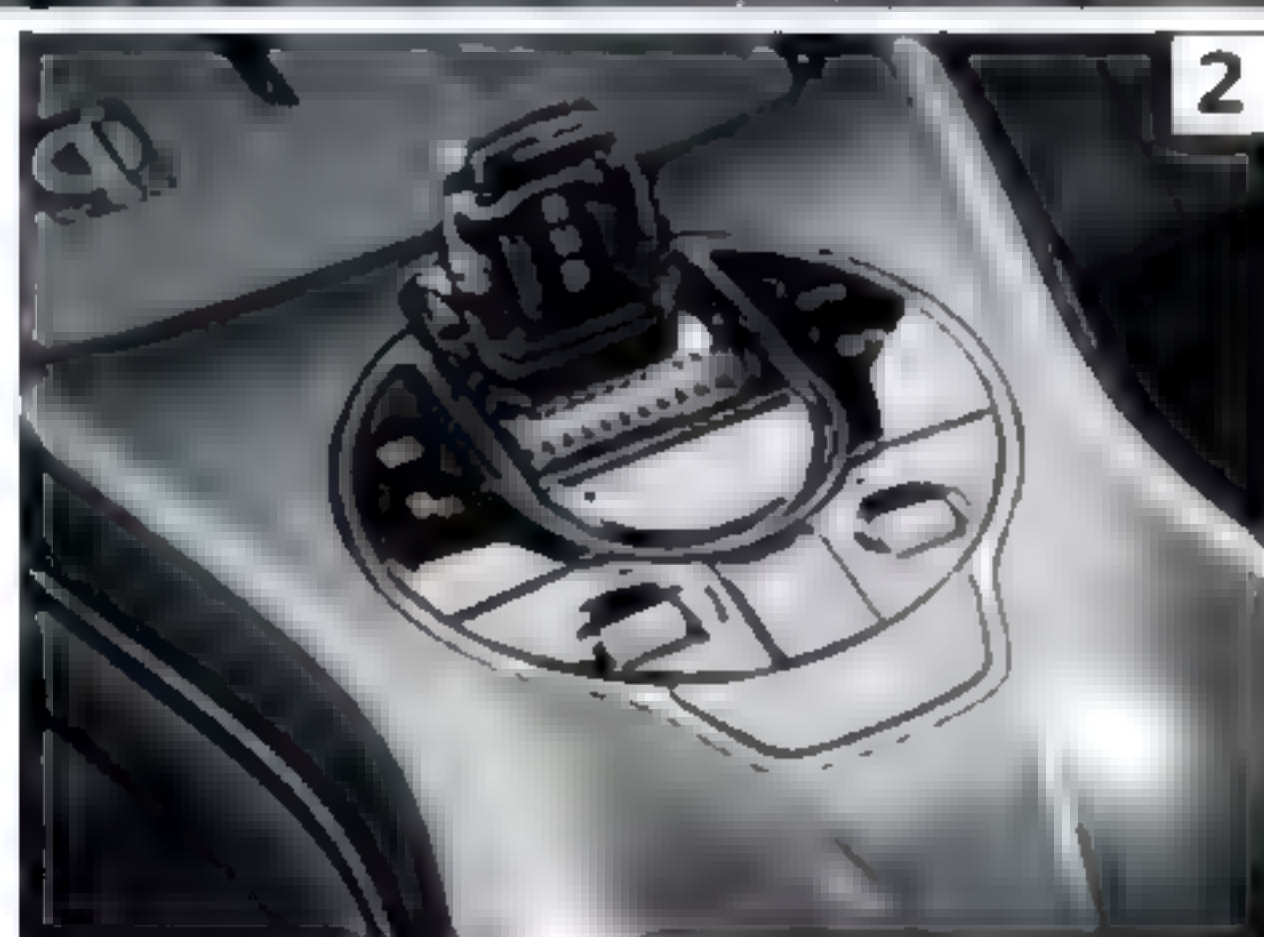
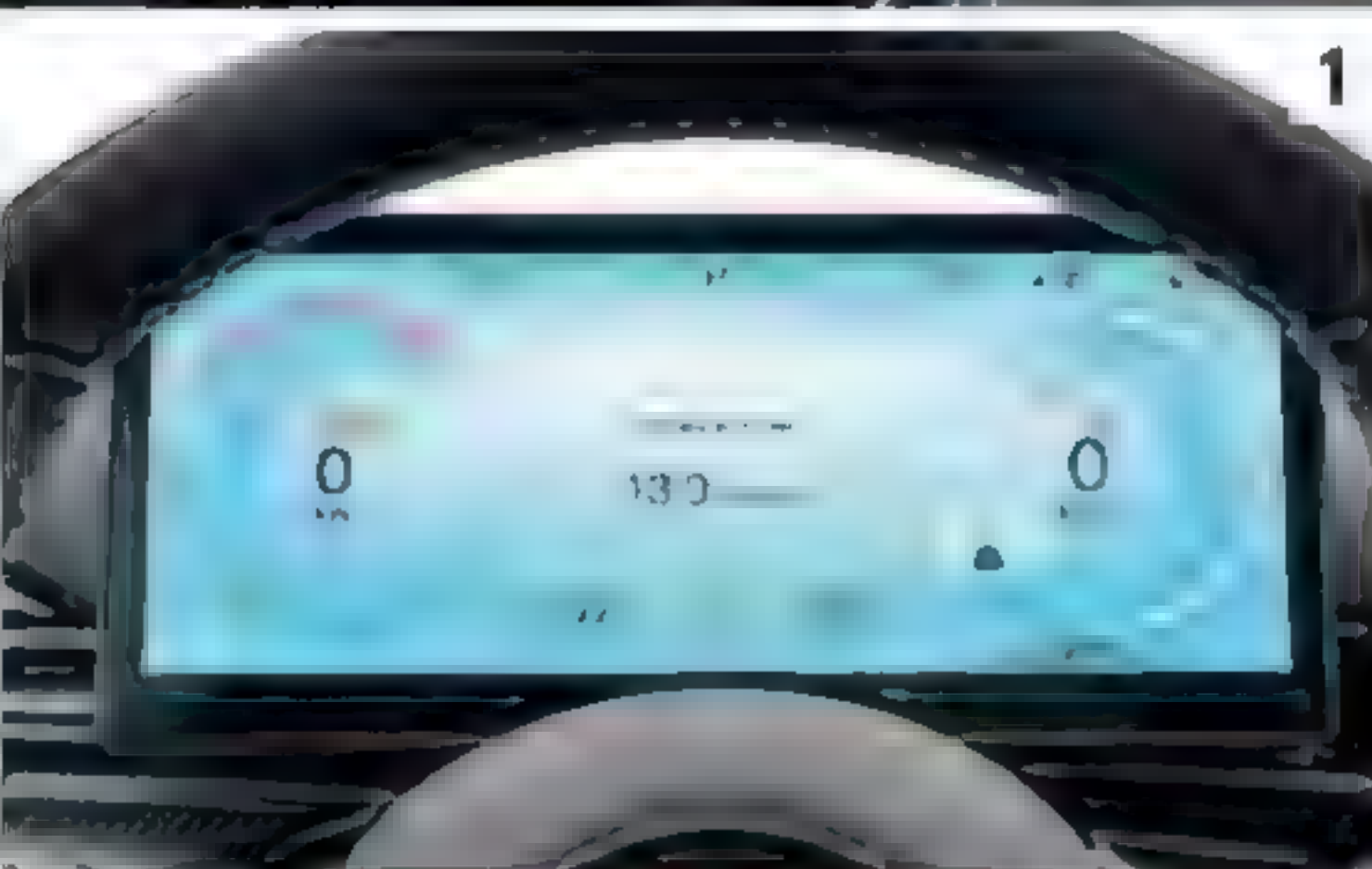
A primeira geração do Seal deixa alguns pormenores por melhorar (consumo, aproveitamento do ecrã...) que não ofuscam um conjunto muito apelativo, e com uma das melhores relações preço/equipamento/potência do mercado. Por este valor, compra-se uma berlina com uma imagem (tipo coupé) que não deixa ninguém indiferente, com prestações próximas de um desportivo e modos GT.





Existem vários botões físicos no volante e na zona envolvente do comando da caixa.

O HABITÁCULO DESTACA-SE PELA EXCELENTE QUALIDADE DE ACABAMENTO



1. O ecrã digital é bastante grande. Não sobrecarrega com muita informação, embora pudesse ser mais ambicioso a este respeito (o computador de bordo é algo limitado). 2. A consola é semelhante à do Atto 3, com um seletor da caixa mais refinado. Entre outras coisas, permite um acesso rápido aos modos de condução. 3. Ecrã enorme rotativo; na posição horizontal, o lado esquerdo é tapado pelo volante.



EQUIPAMENTO

SÉRIE Airbags frontais, laterais (dianteiros) e de cortina; airbag central dianteiro; ISOFIX; controlos de estabilidade e de tração; sistemas de alerta de colisão dianteiro e traseiro; sistemas de prevenção de colisão de cruzamentos na dianteira e traseira do veículo com função de travagem; sistema de travagem automático; assistentes de manutenção, acompanhamento e mudança de faixa de rodagem; aviso de saída de faixa de rodagem; reconhecimento de sinais de trânsito; sistema de deteção do ângulo morto; controlo de descidas íngremes; ajuda ao arranque em subida; sensores de pressão dos pneus; cruise control adaptativo e inteligente; faróis em LED; sistema de controlo automático dos máximos; luzes diurnas em LED; visão panorâmica 360°; sensores de estacionamento dianteiros e traseiros; acesso e arranque sem chave; travão elétrico de estacionamento; sensores de chuva e luz; retrovisores elétricos aquecidos e retráteis; teto panorâmico; portão da bagageira elétrico; alarme; bancos dianteiros com regulações elétricas; estofos em pele vegan; volante multifunções em pele vegan com aquecimento; ar condicionado automático de duas zonas; pintura metálica; painel de instrumentos digital de 10,25"; sistema multimédia com ecrã tátil rotativo de 15,6", 4 entradas USB, Bluetooth, internet, serviços cloud, controlo por voz e conexão a Apple CarPlay e Android Auto; carregamento wireless duplo para smartphones; sistema de emergência e-call; carregador de bordo de 11 kW; e jantes de liga leve de 19 polegadas.

OPCIONAIS N.D.



BANCOS MUITO CONFORTÁVEIS E AQUECIDOS. ATRÁS, ESPAÇO SUFICIENTE PARA TRÊS OCUPANTES

NISSAN ARIYA 63 KWH ADVANCE VS. TOYOTA BZ4X 2WD PREMIUM

Ponto de inflexão

Levou o seu tempo, mas a Toyota entra diretamente na era elétrica pelas “mãos” do bZ4X, SUV que representa um antes e um depois na marca japonesa. O Ariya assume um papel idêntico na Nissan, que foi as primeiras a apostar na eletrificação, mas que demorou a ampliar a gama sem emissões, se bem que este SUV esclareça quaisquer dúvidas acerca de um horizonte sustentável. Vejamos o que oferece cada e qual será a melhor escolha.



PREÇO: 51.690 €
(C/ CAMPANHA)

A Toyota foi a primeira marca a apostar na eletrificação, registrando quase 30 anos na conceção de carros híbridos. A Nissan foi a criadora de um dos primeiros elétricos produzidos em massa, que se transformou numa alternativa real a modelos com motor de combustão: o Leaf. No entanto, apesar das duas marcas nipónicas serem pioneiras nestas “coisas” da eletrificação, não são as referências quando se fa-

la de carros sem emissões. No caso da Toyota porque necessitou de muito mais tempo do que a maioria dos construtores para apostar na locomoção 100% elétrica, e na Nissan porque, embora se tenha adiantado, a verdade é que o Leaf manteve-se como proposta única durante demasiado tempo e, hoje em dia, limitar a oferta deste tipo de produtos é ficar para trás.

Mas tudo mudou. Tanto a Toyota como a Nissan consideraram este

como o momento ideal para aderirem em força à onda elétrica. A mudança de rumo foi evidenciada pelo lançamento de dois SUV que reivindicam o papel principal de ambas as marcas na mobilidade sustentável. De qualquer forma, o Toyota bZ4X e o Nissan Ariya serviram para dar um murro na mesa e deixar claro que estes dois gigantes japoneses estão preparados para a nova era automóvel.

Por isso, estes SUV são uma espécie de demonstração de força

daquilo que os seus responsáveis sabem (e podem) fazer. E são-no desde o ponto de vista do seu design futurista (numa e noutra marca serviram de caminho a seguir para futuros lançamentos), mas também do equipamento que, pelo menos nestas versões, resulta próprio de segmentos superiores. A sua





dotação de série não podia ser mais completa e não está ao alcance dos seus homólogos, em tamanho, com motor híbrido de cada marca: Nissan Qashqai e Toyota RAV4.

Aliás, o Nissan consegue distanciar-se mais das restantes propostas da marca em termos de qualidade, uma vez que utiliza melhores materiais e a sua montagem é realmente sólida. Além disso, a insonorização do habitáculo merece nota especial. Neste sentido, o bZ4X es-

tá um passo atrás, pois o plástico e o tecido ganham maior protagonismo lá dentro, se bem que os acabamentos demonstrem igualmente rigor e que a Toyota também tenha feito um bom trabalho para isolar corretamente o interior.

OS PRIMEIROS

No entanto, se ambos são referências nas respetivas casas é porque assumem o papel de porta-estandartes tecnológicos, pelo menos na

Europa. São produtos que marcam um antes e um depois nos respetivos construtores, o bZ4X por ser o primeiro elétrico a bateria de produção (na Toyota, o mais veterano Mirai é elétrico mas a partir de uma pilha de combustível alimentada com hidrogénio, razão pela qual quase não se vende).

Por sua vez, e como referimos, a Nissan parecia ter acabado de se comprometer com eletrificação total limitando-a ao compacto

Leaf, mas o Ariya deixa claro que as coisas progrediram e que, a partir de agora, os elétricos vão ganhar muito peso no seu portfólio.

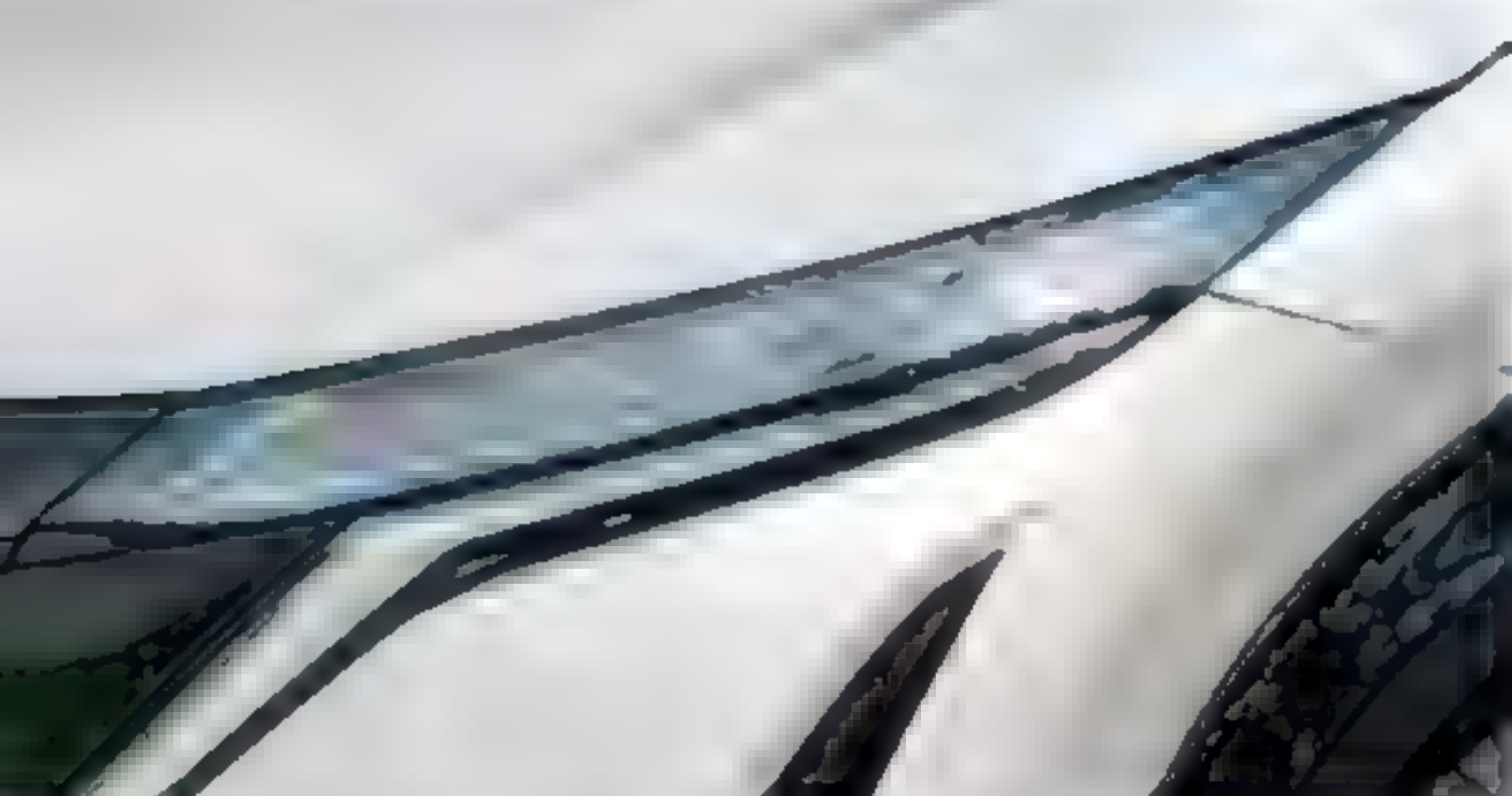
De facto, desenvolveu este carro sobre a plataforma CMF-EV da aliança Nissan-Renault e dotou-o com baterias mais modernas do que as do irmão Leaf, sempre com refrigeração líquida. Existem duas opções, uma de 63 kWh, precisamente a da “nossa” unidade e que é reservada ao Ariya menos →



FICHA TÉCNICA

NISSAN ARIYA 63 KWH ADVANCE

TIPO DE MOTOR	Elétrico síncrono, dianteiro
POTÊNCIA	217 CV (160 kW)
BINÁRIO MÁXIMO	300 Nm
TRANSMISSÃO	Dianteira, caixa de relação única
BATERIA	Íons de lítio, 66 kWh (63 úteis)
AUTONOMIA (WLTP)	401 km
TEMPO DE CARGA	10h a 7,4 kW (10-100%) 28m a 130 kW DC (20-80%)
V. MÁXIMA	160 km/h
ACELERAÇÃO	7,5 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO (WLTP)	17,7 kWh/100 km (misto)
EMISSIONES CO ₂ (WLTP)	0 g/km
DIMENSÕES (C/L/A)	4.595 / 1.850 / 1.660 mm
PNEUS	235/55 R19
PESO	1.948 kg
BAGAGEIRA	466 l
PREÇO	49.240 €
GAMA DESDE	45.100 €
I.CIRCULAÇÃO (IUC)	0 €
LANÇAMENTO	Setembro de 2022



Toda a iluminação exterior é em LED. Os indicadores de mudança de direção são dinâmicos, à frente e atrás.



De série, jantes de liga leve de 19" com desenho fechado (gostos não se discutem) para benefício aerodinâmico.



A volumetria não passa de correta, sendo reforçada com um duplo piso para arrumação de pequenos objetos, incluindo os cabos de carregamento.



É capaz de carregar a uma potência máxima de 22 kW em CA. Em CC fá-lo até 130 kW.

potente (com um único motor de 217 CV), e outra de 87 kWh que combina vários níveis de potência: um motor e 242 CV e dois propulsores (tração integral incluída) para 306 ou 394 CV.

Na prática, os 217 CV do Ariya mais acessível são suficientes para mover com soltura os quase 2.000 kg do conjunto. Para se ter uma ideia, acelera dos 0 aos 100 km/h em 7,5 segundos, um valor interessante, e fá-lo com o imediatismo típico de qualquer elétrico, não faltando potência, nem em estrada, onde revela prontidão para as ultrapassagens mais exigentes, nem muito menos na cidade, ambiente em que a agilidade e o conforto sobressaem mais do que seria de esperar num carro com o seu peso e volume.

CALCANHAR DE AQUILES

Aliás, é fácil de conduzir em qualquer cenário, com a particularidade de se sentir muito à vontade em

vias rápidas, onde revela vocação estradista, se bem que, na prática, a sua autonomia o limite bastante. A questão é que numa situação normal um carregamento representa cerca de 300 km em condições reais, o que faz desta versão de 63 kWh uma alternativa muito mais urbana do que as versões com bateria de 87. Em contrapartida, é claramente mais barato.

Tanto assim é que ganha a batalha do preço contra o Toyota. O bZ4X também oferece tração simples ou integral, a primeira com 204 CV e a segunda com os mesmos 218 CV do Ariya. Com acabamentos comparados, este último

AVALIAÇÃO

PREÇO	XXXX
PRESTAÇÕES	XXXX
COMPORTAMENTO	XXXX
CONSUMO	XXXX

acaba por ser sempre mais caro e o equipamento não é tão completo.

Em estrada, o Toyota, apesar de ser um pouco maior e ligeiramente mais pesado, proporciona prestações idênticas às do seu adversário. Do mesmo modo, o conforto e a qualidade de condução surgem em bom plano revelando, no entanto, a mesma limitação do Nissan: a autonomia da bateria (de 71,4 kWh e também com refrigeração líquida). No papel homóloga 436 km em ciclo combinado, mas na prática permite percorrer apenas 300 km, o mesmo que o Ariya. →



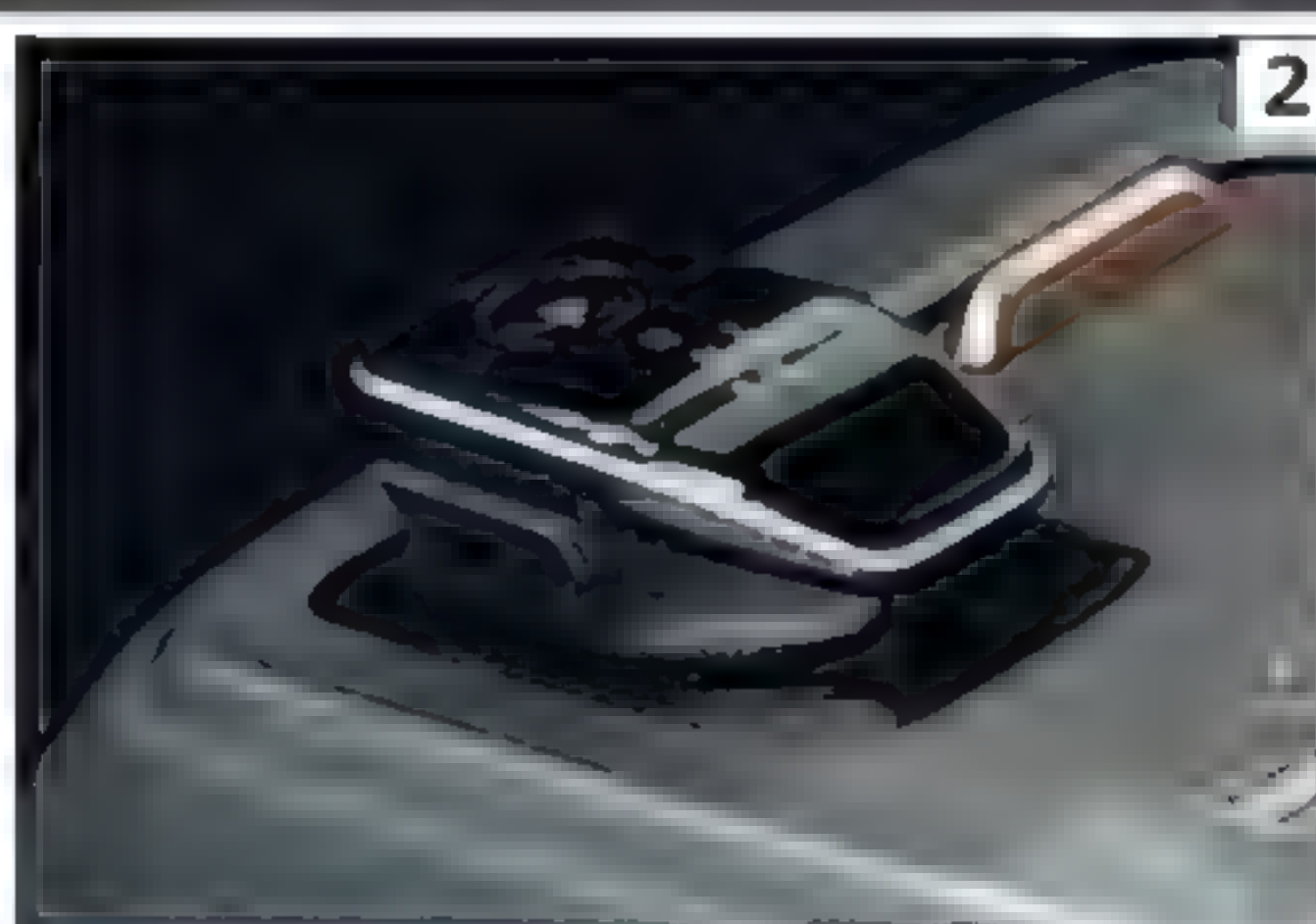


AMBIENTE DE QUALIDADE COM DESENHO MINIMALISTA; COM EXCEÇÃO DO VOLANTE OS COMANDOS SÃO TODOS TÁTEIS

Um tabuleiro oculto no tablier abre-se eletricamente a partir de dois destes botões hápticos, na consola.



1



2

1. A instrumentação digital oferece muita informação e boa leitura, porém podia ser mais configurável.
2. A alavanca da caixa de velocidades é pequena e prática de manusear durante as manobras.
3. O sistema multimédia é superior ao do Toyota: o seu design é mais atrativo, tem maior fluidez e mais funções.

3



EQUIPAMENTO

SÉRIE Airbags frontais, laterais (dianteiros) e de cortina; ISOFIX; controlos de estabilidade e tração, alerta de colisão, travagem autónoma de emergência com deteção de peões, ciclistas e assistência em cruzamentos; sistema de travagem em marcha atrás com deteção de movimento; assistente inteligente de condução em pára-arranca; alerta de fadiga do condutor; reconhecimento dos sinais de trânsito; aviso de saída de faixa; assistente ativo de faixa de rodagem; assistente de ângulo morto; cruise control inteligente e adaptativo; ProPILOT Assist com Navi-Link; assistente de arranque em subidas; sensor de pressão dos pneus; faróis Full LED; faróis de nevoeiro em LED; câmara 360° com deteção de objetos em movimento; sensores de estacionamento dianteiros e traseiros, travão de parque elétrico; sensores de chuva e luz; chave inteligente, e-Pedal Step; alarme; retrovisores elétricos aquecidos e retráteis; ar condicionado automático de duas zonas; bancos dianteiros elétricos e aquecidos; bancos mistos em pele sintética e tecido; volante multifunções elétrico em pele; porta da bagageira com sistema mãos-livres; painel de instrumentos digital TFT de 12,3"; sistema multimédia com ecrã de 12,3", entradas USB, Bluetooth, serviços conectados Nissan, Nissan Virtual Personal Assistant, compatibilidade com Android Auto e Apple CarPlay e Amazon Alexa Auto; atualizações remotas; carregador sem fios para smartphone; cabos de carregamento Modo 2 e Modo 3; carregador de bordo de 22 kW; e jantes em liga leve de 19 polegadas.

OPCIONAIS Pintura metalizada (850 €); pintura 'Two Tone' (1.250 €); tejadilho panorâmico de abrir (1.500 €).



BANCOS DIANTEIROS BASTANTE CÔMODOS. ATRÁS SOBRA ESPAÇO EM TODAS AS COTAS PARA DOIS PASSAGEIROS



TABLIER MODERNO COM MONTAGEM RIGOROSA. CONSOANTE A POSIÇÃO DO VOLANTE, O PAINEL DE INSTRUMENTOS PODE FICAR “ESCONDIDO”

Consola central em posição elevada com os comandos (circular) da caixa de velocidades, dos modos de condução, da câmara de visão traseira...



1. O painel de instrumentos digital é completado por avisadores convencionais em ambos os lados. É pouco personalizável. **2.** Comando para acionar os modos de condução. **3.** Ecrã central enorme complementado por botões físicos para o áudio e outros táteis para a climatização. O sistema multimédia é extremamente simples, mas funciona bem.

EQUIPAMENTO

SÉRIE Airbags frontais, laterais (dianteiros) e de cortina; controlos de estabilidade e tração; Toyota Safety Sense; sistema de Pré-Colisão (PCS) com assistência de interseção; aviso de saída de faixa de rodagem com assistência na direção; reconhecimento de sinais de trânsito; assistência de condução inteligente; aviso de aproximação de veículo; alerta de ângulo morto; assistência ao arranque em subida; sistema de aviso de pressão dos pneus (TPWS); sensor da inclinação da viatura; cruise Control adaptativo; faróis de LED com nivelamento automático; sistema de máximos adaptativos; óticas traseiras em LED; câmara auxiliar traseira; sensores de estacionamento dianteiros e traseiros; sensores de chuva e luz; ar condicionado automático de duas zonas; retrovisores elétricos aquecidos; retrovisor interior electrocromático; travão de estacionamento eletrónico; acesso e arranque sem chave; bancos dianteiros aquecidos; banco do condutor com regulações elétricas da altura e profundidade; volante multifunções em pele; instrumentação TFT de 7"; sistema multimédia com ecrã tátil de 12,3", entradas USB, Bluetooth, navegação e assistente de voz inteligente; carregador sem fios para smartphone; chamada de emergência e-Call e jantes de liga leve de 18 polegadas;

OPCIONAIS Pintura metalizada (650 €); Wallbox AC (787 €, sem instalação).



BANCOS DIANTEIROS DE ESTILO MAIS DESPORTIVO. A HABITABILIDADE É LIGEIRAMENTE INFERIOR À DO ARIYA

FICHA TÉCNICA

TOYOTA BZ4X 2WD PREMIUM

TIPO DE MOTOR	Elétrico síncrono, dianteiro
POTÊNCIA	204 CV (150 kW)
BINÁRIO MÁXIMO	266 Nm
TRANSMISSÃO	Dianteira, caixa de relação única
BATERIA	lões de lítio, 71,4 kWh
AUTONOMIA (WLTP)	436 km
TEMPO DE CARGA	6h30h a 11 kW (100%) 30m a 150 kW DC (10-80%)
V. MÁXIMA	160 km/h
ACELERAÇÃO	7,5 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO (WLTP)	14,7 kWh/100 km (misto)
EMISSIONES CO ₂ (WLTP)	0 g/km
DIMENSÕES (C/L/A)	4.690 / 1.860 / 1.600 mm
PNEUS	235/60 R18
PESO	1.970 kg
BAGAGEIRA	452 l
PREÇO	51.690 € (c/ campanha)
GAMA DESDE	48.490 € (c/ campanha)
I.CIRCULAÇÃO (IUC)	0 €
LANÇAMENTO	Novembro de 2022

AValiação

PREÇO	XXX
PRESTAÇÕES	XXX
COMPORTAMENTO	XXX
CONSUMO	XXX

Neste caso, não existem versões "Long Range" (maior autonomia), que seria o apropriado para um modelo que "mergulha" a Toyota na esfera elétrica. Além disso, há uma mão-cheia de modelos semelhantes, sobretudo provenientes da China, que fazem muitos mais quilómetros com uma carga, pelo que o bZ4X precisa claramente de opções de maior alcance para os acompanhar. Por exemplo, o Ariya está disponível com variantes que anunciam mais de 500 km, soluções que

acabam por complementar a gama e dar-lhe outros argumentos.

SENSÍVEL À UTILIZAÇÃO

Também ajudaria se a bateria do Toyota não fosse tão sensível às condições de utilização. Conduzir com o ar condicionado ligado ou desligado faz uma diferença de cerca de 50 km na autonomia estimada e, na verdade, um automóvel desta gama e com estas características não se pode dar ao luxo de o condutor frio ou calor para evitar que o carro fique... "parado".



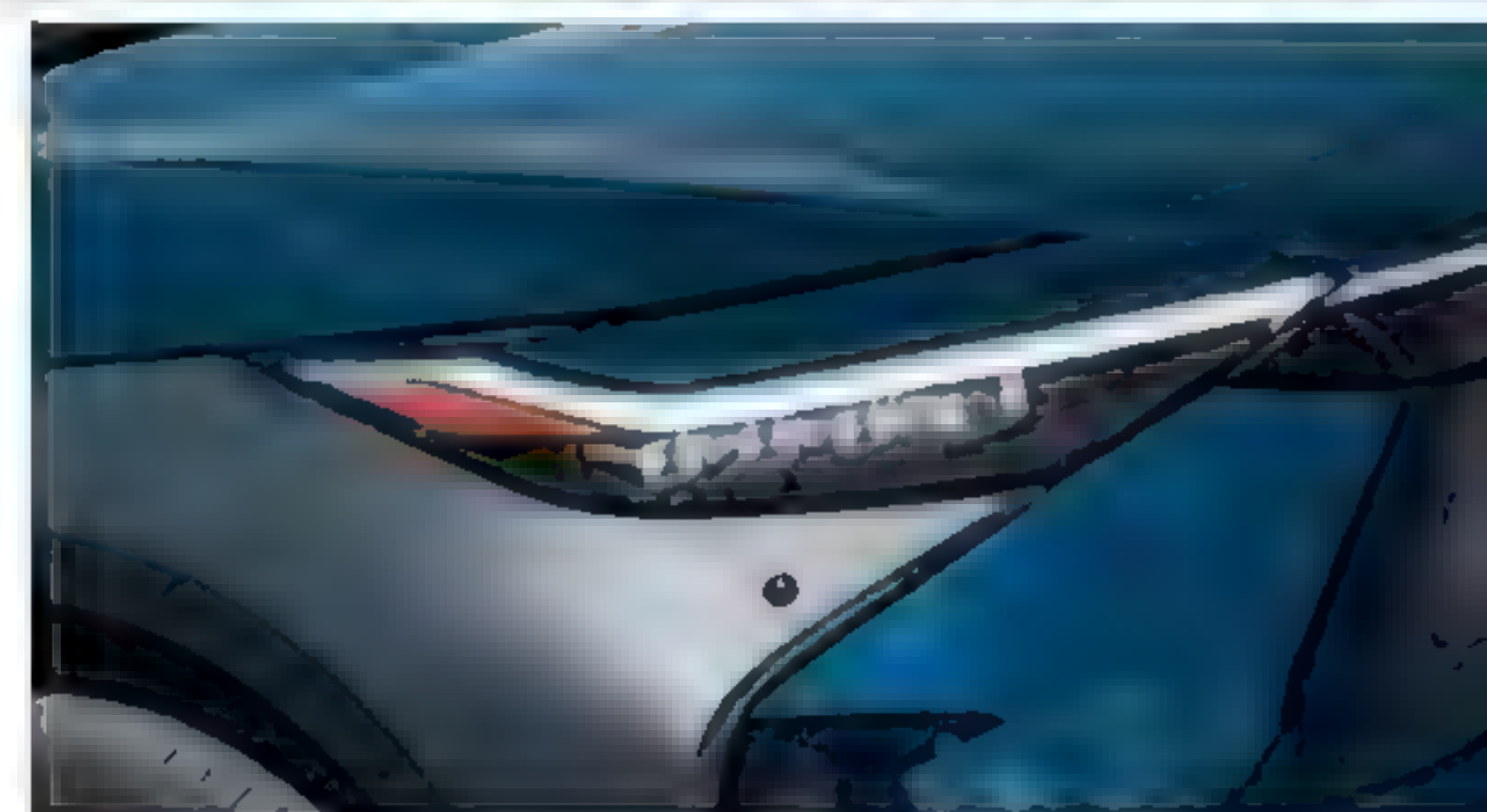
Carrega a um máximo de 11 kW em CA, metade do que o Ariya. Como contrapartida, em CC admite até 150 kW.

De igual forma, falta uma capacidade de carga da bateria mais rápida, solução que também não existe no Ariya. Mais concretamente, o bZ4X aceita picos de 150 kW em corrente contínua, enquanto o Nissan apenas chega aos 130. Como se pode imaginar, quando confrontados com viagens longas estas potências acabam por se tornar escassas e exigem paragens prolongadas e frequentes para recuperar a energia necessária para completar a viagem. Ou seja, quem quer ser referência tecnológica, tem de o ser a todos os níveis. ■

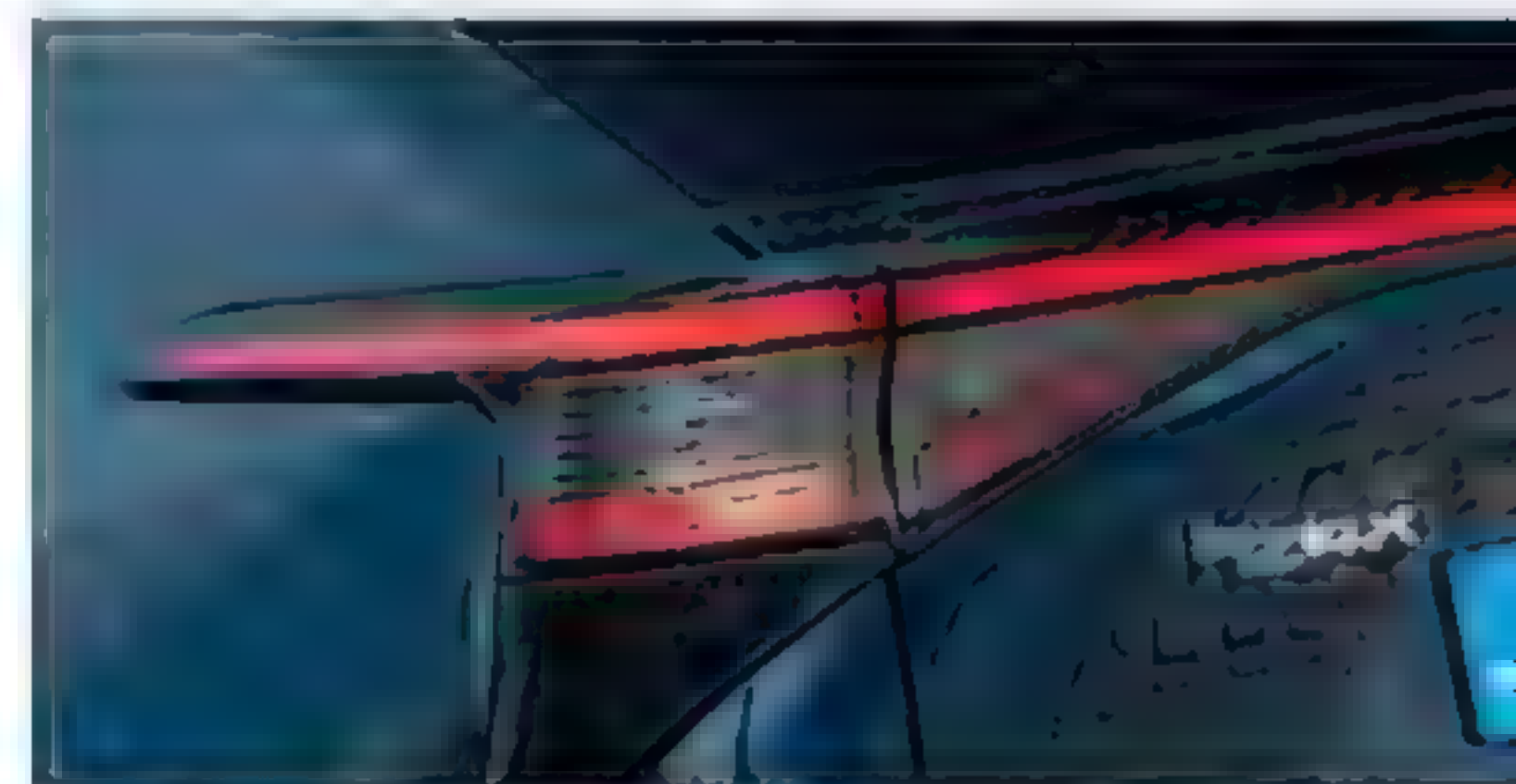
ALVARO RUIZ PAULO CALISTO

CONCLUSÃO

O Nissan acaba por ter preços mais competitivos do que os do bZ4X, o que juntamente com a sua dotação de série superior e melhor habitabilidade fazem dele um vencedor neste domínio. Ambos são bem construídos, sabem pisar e de fácil condução. No entanto, partilham a mesma debilidade: a autonomia real limitada.



Tanto as luzes exteriores como as interiores são completamente LED. Os faróis oferecem excelente iluminação.



No acabamento Premium, jantes de 18" de série. Na imagem, 20" nas cores cinzento metalizado e preto em pneus 235/50.



Apesar de ter apenas menos 14 litros que a do Nissan, a bagageira tem formas regulares e bom aproveitamento.



ÍCONES REEDITADOS

Começar de novo

Além da nostalgia que representa pensar que tudo no passado foi melhor, por vezes o setor automóvel rebobina para reeditar modelos que marcaram uma determinada época. Aqui reunimos alguns dos mais representativos que se vendem no mercado automóvel “moderno”.

✎ KARAM EL SHENAWY

Olhar o passado para construir o futuro. Uma máxima que muitos construtores de automóveis adotam com vigor... e rigor. Impulsionados pela eletrificação e, talvez, pelo facto de os tempos passados terem sido melhores, algumas marcas optaram por reeditar alguns dos seus modelos mais icónicos. Um dos últimos a surgir é o Renault 5 E-TECH, que repre-

senta um ponto de viragem para o emblema francês, uma vez que vai trazer consigo o Renault 4 e o Twingo reinventados.

O atractivo desta fórmula reside no facto de permitir às novas gerações desfrutar de carros que marcaram tempos passados. Para outros significa regressar aos seus anos de juventude, à época em que se estrearam nas lides de condução. Esta prática permite que certos mode-

los pareçam intemporais, mesmo que persigam a essência original e tenham de optar por novas silhuetas e, claro, novas tecnologias.

Os protagonistas deste dossier farão com que muitos se interessem por eles e que os mais nostálgicos olhem para trás recordando outras épocas, quem sabe para comprar um automóvel do passado... construído para o futuro. ■



Desde 17.537 €

FIAT 500

Não precisa de apresentação. O modelo que motorizou a Itália e se converteu no herdeiro do Topolino (na verdade, foi comercializado como Nuova 500) ressuscitou em 2007, estabelecendo um ponto de inflexão na forma de entender, uma vez mais, o conceito

de cidadão. Hoje em dia, o Fiat 500 está completamente eletrificado, quer mediante a declinação híbrida ligeira 500 Hybrid, quer através do 500e 100% elétrico. Este último foi desenvolvido a partir de uma folha em branco e, embora se mantenha fiel à estética e essência urbana, sofreu evoluções consideráveis. A começar por um sistema de propulsão com

emissões zero. Proposto em duas versões, uma com 95 CV e 190 km de autonomia e outra de 118 CV e 320 km, também está disponível na carroçaria cabrio 500C e na denominada 3+1 (Trepino), com uma porta traseira mais pequena do lado esquerdo. Os preços oscilam entre os 17.537 € do 500 Hybrid e os 31.350 € do 500e Cabrio.



0-100 km/h em 3 segundos



Do original produziram-se 18

ALFA-ROMEO 33 STRADALE

Com uma produção limitada a 33 unidades para todo o mundo, e sob o lema “ouse sonhar”, a Alfa Romeo fez renascer um dos seus maiores emblemas de todos os tempos: o 33 Stradale, cujo modelo original data de 1967. Esta reinterpretação moderna não foi concebida por Franco Scaglione, como o original, mas mantém-se fiel às traços iniciais para trazer de volta ao mercado as chamadas “fuoriserie”, ou seja, carros feitos por encomenda. No caso do moderno e apelativo 33 Stradale, todas as unidades já foram vendidas por um preço desconhecido. Desconhecido é também quantos optaram pela versão V6 twin-turbo de 620 CV ou pela versão elétrica, cuja potência total cifra-se nos 720 CV.

RENAULT ALPINE

252 e 300 CV

A marca que Jean Rédelé fundou em 1955 quando lançou o seu primeiro modelo, o A106, ressurgiu em 2017 pelas mãos da Renault com o A110, um modelo que também fez parte do catálogo da Alpine de 1961 a 1978. Com um chassis monobloco em alumínio e um motor central traseiro, o A110 moderno foi um sucesso tal que todas as 1.955 unidades produzidas esgotaram nos primeiros cinco dias. Atualmente, a gama evoluiu e, após a renovação comercial de meio de ciclo de vida, oferece uma escolha de potências entre os 252 e os 300 CV, bem como os acabamentos GT, S, S Enstone Edition R e R Turini, alguns com alterações específicas de afinação do chassis.



V8 de 665 CV



ASTON MARTIN VANTAGE

É uma das designações mais antigas da casa de Gaydon, tendo sido utilizada pela primeira vez há 74 anos e marcado presença nos modelos DB2, DB4, DB5, V8 e DB7. Em 2005 foi introduzido como um nome independente sucedendo ao Virage. Recentemente apresentou-se numa nova geração, com desenho renovado e um motor V8 biturbo a gasolina com 4.0 litros fabricado

artesanamente; debita 665 CV e 800 Nm de binário máximo, cumpre os 0-100 km/h em 3,5 segundos e a velocidade máxima é de 325 km/h. Mais para a frente, está prevista a introdução de uma variante roadster.

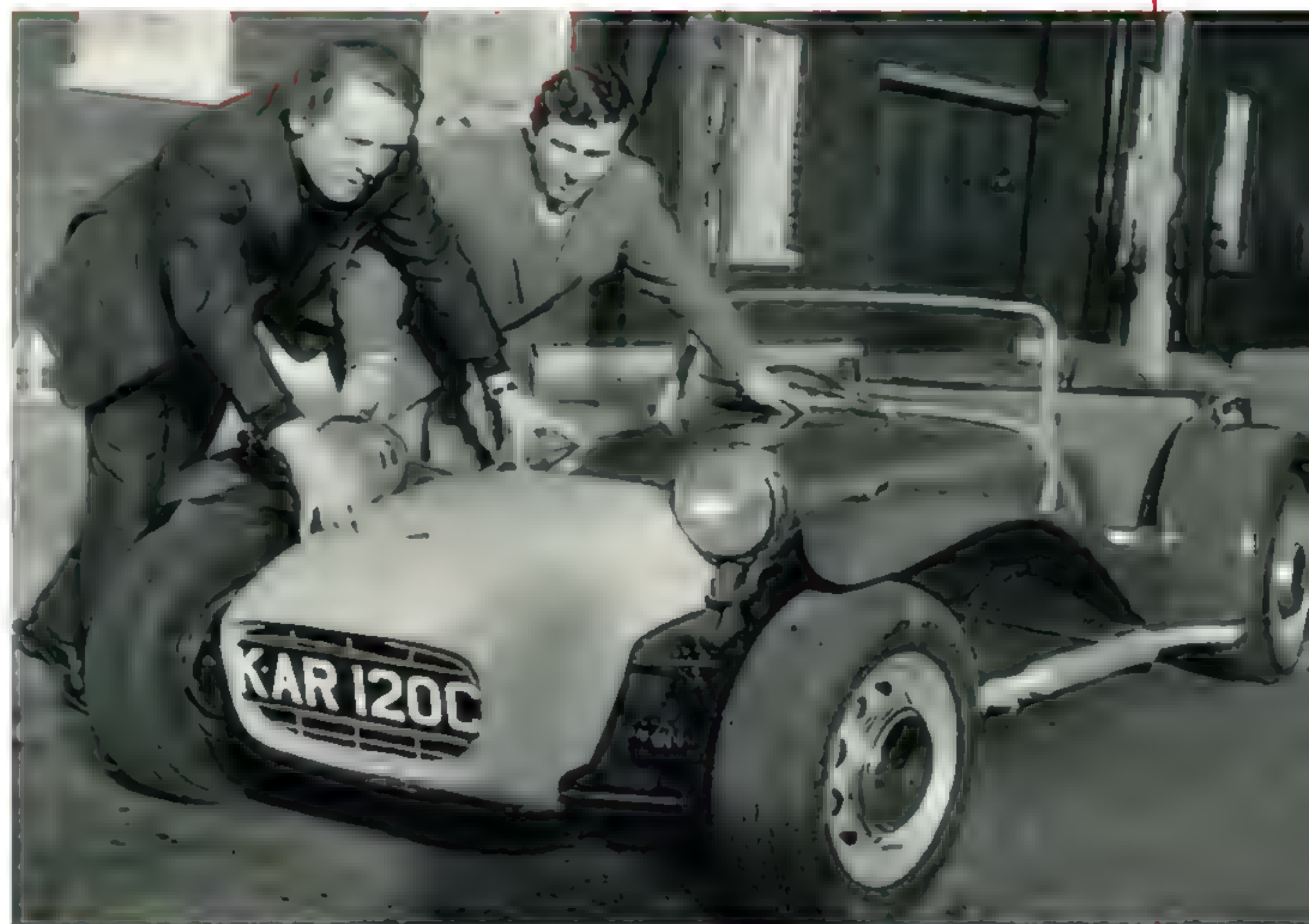


Atualizado em 2022



CATERHAM SEVEN

Poucas coisas mudaram desde os anos 50 para este construtor britânico: continua a produzir praticamente o mesmo carro. Após alguns anos de ausência do nosso mercado, a Caterham regressou a Portugal pelas mãos da Caterham Cars Portugal, que permitia adquirir o Seven e o Super Seven. Contudo, e navegando pelo Facebook da empresa e até pelo site... parece que o sucesso da marca no nosso país voltou a cair por terra e está tudo desatualizado. O carro é praticamente igual ao Lotus Série 1 de 1957, com chassis tubular e carroçarias de 3,11 ou 3,30 metros, bem como motores trícilíndricos turbo de 660 cm³ e 86 CV e 2.0 de 173 CV.



FIAT 600

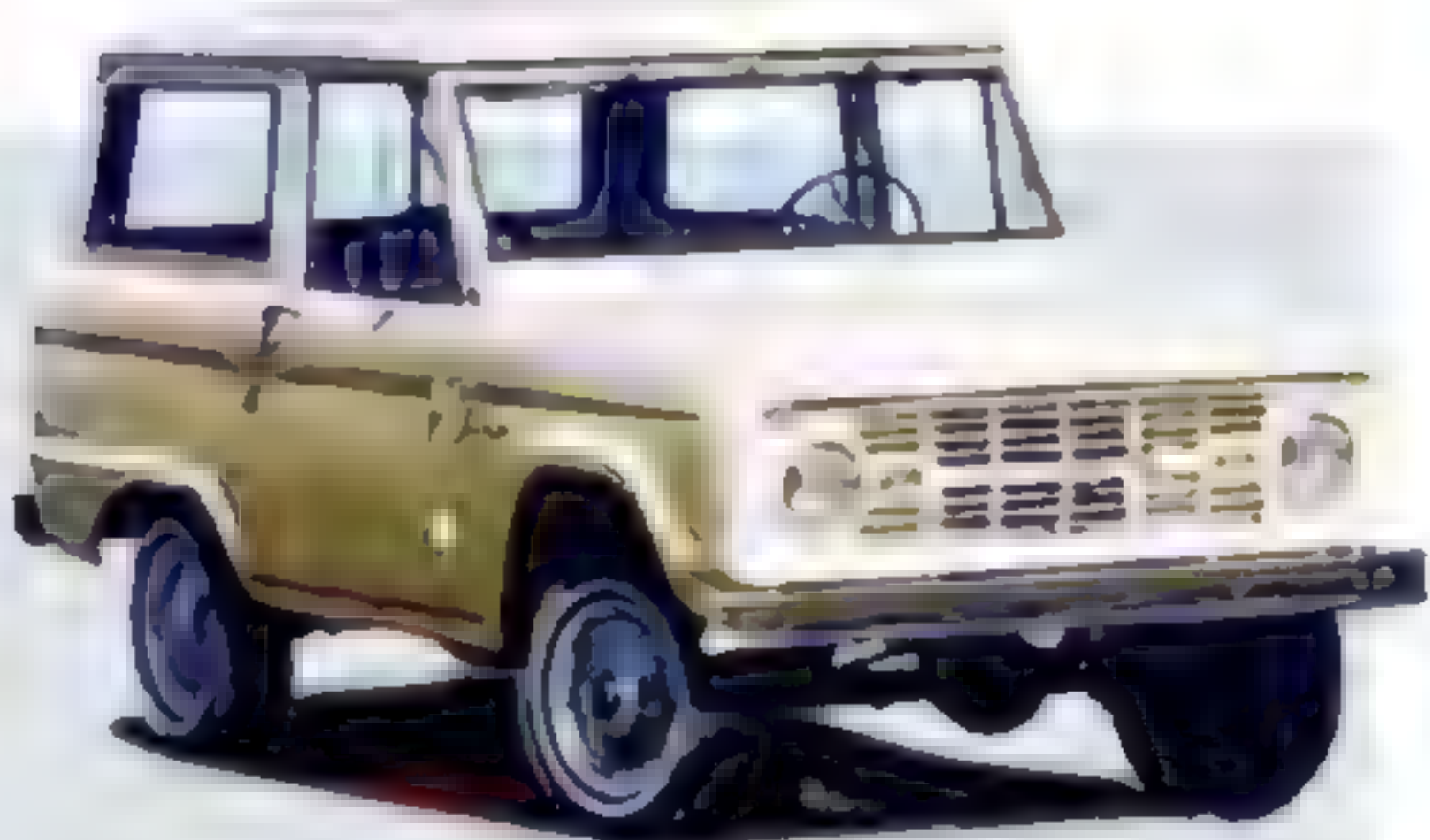
Desde 23.944 €

Juntamente com o 500, é outra das nomenclaturas históricas da Fiat: foi comercializado entre 1955 e 1969. Também foi produzido, sob licença, por outras marcas, sendo especialmente marcante no caso da SEAT, que o adotou para construir o mítico 600 que fazia mexer Espanha. Agora, 70 anos depois, a marca italiana ressuscitou-o e transformou-o num crossover compacto. Mede 4,17 metros de comprimento (contra os 3,22 do original, que grande mudança!) e partilha a plataforma, entre outros, com o Jeep Avenger. A gama é composta por mecânicas 100% elétrica (600e), com 156 CV e autonomia homologada de 400 km, ou híbrida ligeira com propulsor 1.2 turbo a gasolina e sistema de apoio elétrico de 48 volts, com 100 CV. Os preços variam entre os 23.944 € e os 36.350 €.



FORD BRONCO

Criado em 1966 como rival do Jeep CJ-5, e após seis gerações, é a primeira vez que o Bronco chega oficialmente a Portugal. E fá-lo com uma série limitada a algumas unidades repartidas pelos acabamentos Outer Banks e Badlands, ambos alimentados por um motor V6 de 2.7 litros com 335 CV e 565 Nm de binário máximo. Com uma estética que evoca o original, a Ford cristalizou nesta nova geração um dos 4x4 mais capazes; permite a remoção do tejadilho e até das portas. A oferta começa nos 130.552 € do Outer Banks, enquanto o Badlands arranca nos 138.007 €.



Carroçaria desmontável



Plataforma Volkswagen

FORD EXPLORER

Em 2020, e após várias décadas de ausência na Europa, a Ford voltou a comercializar o Explorer. Agora e como continuação

da sua estratégia elétrica, a firma da oval azul segue a linha do Mustang Mach-E, convertendo o Explorer num crossover 100% elétrico. Será lançado no primeiro semestre do ano e comercializado apenas no Velho Continente, com potências que vão dos 170 aos 340 CV e uma autonomia máxima de 500 km. É produzido em parceria com a Volkswagen.



FORD MUSTANG

Uma das melhores decisões da Ford na última década foi trazer o Mustang para a Europa. Falamos do coupé (muscle car na sua conceção original) mais vendido do planeta. Este ano chega uma renovada geração, com as mesmas características de sempre, mas com um novo design. Traz consigo um inédito motor a gasolina 5.0 V8 com mais de 480 CV, e mantém as carroçarias coupé, ou Fastback, e descapotável. Como topos de gama surgem o Mustang Dark Horse, inspirado nas corridas, e o GTD de 800 CV.

Também em elétrico



125, 155 e 170 CV

FORD PUMA

O modelo original esteve no mercado durante 5 anos, o mesmo período que tem o atual crossover.

A semelhança entre os dois não vai muito além do nome, embora hoje como ontem seja uma referência de dinamismo. Agora é um dos carros mais desejados do segmento B-SUV, sobretudo após a atualização recentemente revelada. Há rumores que apontam para uma próxima geração 100% elétrica. De momento, toda a sua gama é eletrificada, desde um esquema de hibridação ligeira que reduz o consumo e as emissões, até ao mais desportivo Puma ST (170 CV). Os preços partem nos 28.720 €, sem campanha.



INVICTA SPARTAN

O UAZ Hunter russo foi criado em 1997 como substituto do UAZ-469, um 4x4 militar utilizado pelo exército soviético que ganhou a reputação de poder circular em quase todo o lado e de ser fácil de reparar. Agora, o fabricante checo MW Motors pegou na base deste todo-o-terreno robusto e, com poucas alterações (pelo menos estéticas),

transformou-o num veículo elétrico capaz de "executar as tarefas mais difíceis". A sua mecânica de emissões zero produz 163 CV e um binário máximo de

600 Nm, e é alimentada pela energia armazenada numa bateria de 62 kWh, que lhe permite homologar uma autonomia de 262 km. O seu sistema de tração integral envia a energia disponível para qualquer um dos dois eixos, dispondo ainda de uma caixa de redutores.



Elétrico de 163 CV



JEEP WAGONEER S

Considerado por muitos como o primeiro SUV de luxo, o Jeep Wagoneer original foi comercializado entre 1963 e 1991 como um

derivado exclusivo do Cherokee XJ. Agora, após três décadas de ausência, o topo de gama americano está de regresso graças à eletrificação. Será o segundo modelo de emissões zero da Jeep, depois do Avenger,

e irá posicionar-se lado a lado com o Grand Cherokee, oferecendo uma mecânica com mais de 600 CV e baterias de 85 a 102 kWh, que lhe permitirão uma autonomia superiores a 600 km. Desenvolvido sobre a nova

Mais de 600 CV



plataforma modular STLA Large do Grupo Stellantis, o novo Wagoneer S beneficiará de uma arquitetura de carregamento de 800 volts, capaz de uma carga rápida em menos de 30 minutos. A marca anunciou-o como um modelo global. A sua chegada ao nosso país está prevista para o próximo ano.



Apenas 112 unidades

LAMBORGHINI COUNTACH

Em 2023, a marca italiana celebrou o seu 60º aniversário, mas antes disso, mais concretamente em 2021, a casa de Sant'Agata Bolognese prestou homenagem a um dos seus modelos mais emblemáticos: o Countach. E fê-lo com o Countach LPI 800-4, uma reinterpretação do Countach vendido de 1974 a 1990. Falamos de uma série limitada a 112 unidades, animada por um tremendo propulsor a gasolina V12 atmosférico (sem turbo) que declara 780 CV, ao qual se junta outro motor elétrico de 34 CV alimentado por bateria de 48 volts. As suas prestações, excelentes: 0-100 km/h em 2,8 segundos. Cada um custou 3 milhões de euros.



LANCIA YPSILON

O ressurgimento da Lancia em diversos mercados europeus (estava à venda

apenas em Itália) deu-se com o Ypsilon. Original de 1996, a nova geração (a quarta) dá uma volta de 180 graus; é um segmento B elétrico. Partilha a plataforma CMP com modelos contemporâneos da Stellantis, como o DS 3, Fiat 600, Jeep Avenger, Opel Corsa e Peugeot 208, e produz 156 CV, com uma autonomia oficial (bateria de 54 kWh brutos) de mais de 400 km. A sua estreia será com a edição especial Cassina, limitada a 1906 unidades (ano de fundação da marca), com um preço de 39.500 € em Itália. A gama incluirá uma versão a gasolina híbrida ligeira.

Elétrico com 156 CV



Carroçarias 90, 110 e 130

LAND ROVER DEFENDER

Em 2023, a marca italiana celebrou o seu 60º aniversário, mas antes disso, mais concretamente em 2021, a casa de Sant'Agata Bolognese prestou homenagem a um dos seus modelos mais emblemáticos: o Countach. E fê-lo com o Countach LPI 800-4, uma reinterpretação do Countach vendido de 1974 a 1990. Falamos de uma série limitada a 112 unidades, animada por um tremendo propulsor a gasolina V12 atmosférico (sem turbo) que declara 780 CV, ao qual se junta outro motor elétrico de 34 CV alimentado por bateria de 48 volts. As suas prestações, excelentes: 0-100 km/h em 2,8 segundos. Cada um custou 3 milhões de euros.

MERCEDES-BENZ CLASSE G

Outro dos todo-o-terreno puros por excelência está prestes a revelar um novo capítulo da sua história. À venda desde 1978, a marca da estrela prepara, por um lado, uma atualização do modelo atual, e por um outro uma inédita declinação totalmente elétrica baseada no concept car EQG. Anuncia as habituais excelentes capacidades off-road e, ao que tudo indica, terá quatro motores, um por roda, capazes até de o fazer girar sobre si mesmo para mudar de direção. Com 586 CV de potência máxima é o Classe G mais potente de todos.



chega em 2025





MG

Fundada em 1924

Fundada em 1924, a MG Motor Europe possui um património que se estende por quase um século de história. As suas raízes estão profundamente enraizadas no seu primeiro modelo, o 14/28 Super Sports, uma obra-prima criada pelo emblemático Cecil Kimber.

Em 2005, a empresa britânica desapareceu, para ressuscitar em 2021 graças ao apoio financeiro de um dos gigantes mundiais do setor automóvel: a chinesa SAIC (Shanghai Automotive Industries Corporation). Desde então, e com uma estratégia centrada principalmente na eletrificação, e mais concretamente na eletrificação a preços

populares, a marca não tem feito outra coisa senão crescer. Atualmente, a sua gama é composta por 5 modelos, aos quais se juntarão este ano o Cyberster, um descapotável elétrico de dois lugares de alto desempenho, e o MG3, um utilitário híbrido. O seu objetivo é claro: democratizar a mobilidade, quer a combustão, quer, sobretudo, a elétrica.



2,52 m de comprimento

MICROLINO

O BMW Isetta foi um dos microcarros de maior sucesso nos anos que se seguiram à Segunda Guerra Mundial. Nascido da necessidade de uma mobilidade económica para percorrer curtas distâncias, triunfou em países como Espanha, Bélgica, Reino Unido, França e Alemanha. Em 2018, as empresas Micro e Eagle decidiram revivê-lo dando origem ao Microlino. O conceito é idêntico: um "mini-carro" de apenas 2,52 metros de comprimento com o característico acesso frontal (apenas essa porta para os passageiros), 2 lugares e, agora, um motor elétrico de 25 CV para uma velocidade máxima de 90 km/h, com uma autonomia de 177 km. Deverá começar a ser vendido em Portugal muito em breve.



MINI 3P

2 versões elétricas

A par de modelos como o FIAT 500, as suas origens remontam ao final dos anos 50 (mais concretamente a 1959), quando foi criado e produzido pela British Motor Corporation. É, sem dúvida, o modelo mais representativo da Grã-Bretanha. Em 2001 foi sucedido pelo

MINI Cooper, já sob chancela BMW, ao qual se seguiram quatro gerações, a última acabada de estrear. A MINI entrou num profundo processo de eletrificação que levou ao desenvolvimento de uma geração 100% elétrica com autonomias superiores a 400 km. Não obstante, e apesar de a marca querer chegar às emissões zero até ao final desta década, o seu modelo de

maior renome acaba de confirmar alternativas de combustão (motores turbo a gasolina), com potências que vão dos 156 aos 204 CV. O que de momento parece estar excluído é a carroçaria de 5 portas, existente nos seus antecessores e no mais versátil Clubman. Os preços do novo MINI de 3 portas ou hatchback partem dos 34.800 € (versão elétrica).



MORGAN PLUS/PLUS FOUR

Fabricados manualmente

Fundada em 1909 por HFS Morgan, esta empresa familiar foi gerida pelo seu filho até 2003, altura em que Peter Morgan faleceu. Desde a sua criação, todos os seus carros foram montados à mão; o Runabout foi o primeiro modelo concebido. Com uma produção anual de cerca de 650 veículos, a lista de espera para cada unidade varia de um a dois anos. Atualmente, os modelos à venda são o Plus Four, o Plus Six e o Three Wheeler (este, como o nome indica com três rodas), desenvolvidos sobre uma nova plataforma de alumínio (o Three Wheeler tem chassis em aço tubular), com uma potência de 258 CV e 340 CV, respetivamente. Em 2022 foi lançada uma edição especial pensada para a aventura, o Plus CXT, do qual foram produzidas apenas 8 unidades.

OPEL MANTA

O que inicialmente parecia ser um simples exercício de estilo está a caminho de se tornar uma realidade de produção. Sim, parece que a Opel vai desenvolver um Manta adaptado ao século XXI, com propulsão 100% elétrica e a mesma filosofia desportiva do coupé original, que foi comercializado entre 1970 e 1988. Embora ainda não existam dados confirmados, se o protótipo Manta GSe ElektroMOD servir de referência, o seu motor elétrico poderá gerar mais de 150 CV e ter uma autonomia superior a 300 km.

Está confirmado



RENAULT 4 E-TECH

É outro dos pilares da "Renaulution" iniciada com o Megane E-TECH e confirmada com o recém-apresentado 5 E-TECH. O lendário 4 regressará em 2025 como um SUV urbano, de dimensões semelhantes às do Captur. De momento, o protótipo que o antecipa



Em 2025



Renault 4 Trophy que se realiza em Marrocos. Impulsionado por uma mecânica 100% elétrica do qual se desconhece o rendimento, o seu objetivo passa por ser comercializado a um preço aproximado a 30 mil euros.



RENAULT 5 E-TECH

Por menos de 25.000 €

Uma das lendas da Renault regressa à ação integrado na nova estratégia elétrica da marca. O construtor gaulês reproduziu fielmente o design do modelo original numa multiplicidade de características e pormenores, porém dotando-o de toda carga tecnológica contemporânea. Como o R5 original, vigente entre 1972 e 1996, o seu objetivo não é outro senão o de democratizar a mobilidade, agora elétrica. Para isso, os seus responsáveis estabeleceram um preço inicial inferior a 25.000 € em mercados como o português. A escolha passa por motores de 92, 122 e 150 CV, e a sua autonomia máxima é de 400 km.

SMART #1/#3

Resultado da colaboração entre a Swatch e a Mercedes-Benz, a marca alemã revolucionou o conceito de mobilidade urbana no início deste século. O seu modelo mais emblemático foi o fortwo (em cima), de dimensões compactas para a cidade; na sua última fase era 100% elétrico e, recorde-se, havia versões de quatro portas e até coupés e roadsters de dois lugares. Também elétrica é a nova geração, desenvolvida sob a égide da marca chinesa Geely: os #1 (em baixo à direita) e #3 (esquerda, tipo coupé), desde 36.950 e 37.950 €, respetivamente, com 272 e 428 CV (duplo motor e tração integral).



ADN chinês



VOLKSWAGEN ID. BUZZ

Desde 52.125 €

O ID.Buzz ocupa um lugar simbólico no seio da gama Volkswagen, pois é considerado o sucessor do lendário T1, popularmente conhecido como Pão-de-Forma. Tal como o T1, apresenta um design inovador com rasgos vintage, mas numa perspetiva sustentável. De foco familiar, retoma do T1 elementos como o grande logótipo frontal e traseiro, muito comum na marca. Em termos mecânico aposta num sistema de propulsão elétrica de 204 CV com uma autonomia máxima superior a 400 km; o seu preço arranca nos 52.125 €. A VW propõe igualmente uma versão Cargo para uso comercial. Em 2024, a gama será alargada com um ID.Buzz de 7 lugares e até com uma versão GTX de perfil mais desportivo.

HISTÓRIA VIVA

A nostalgia é uma espécie de emoção que tende a funcionar no mundo automóvel, sobretudo para aqueles que valorizam e recordam esses caprichos da juventude que tiveram a sorte de conduzir. Por isso, para além da lista de modelos incluídos nestas páginas que, de alguma forma, voltaram à vida, há outros que nunca desapareceram. É o caso de autênticos ícones sobre rodas que nos acompanham há décadas, fazendo-nos desfrutar deles na maioria dos casos e, ao mesmo tempo, tornando-se numa demonstração da evolução técnica. Talvez um dos exemplos mais representativos seja

o Porsche 911, um desportivo intemporal que encanta gerações há mais de 60 anos, desde o lançamento do seu precursor, o 356 (em baixo, cinzento); precisamente em 2024 celebra 6 décadas de saga. Outro símbolo é o Volkswagen Golf, que acaba de apresentar a sua geração 8.5, que poderá ser a última com motor de combustão. Em matéria de todo-o-terreno, aos Land Rover Defender e Mercedes-Benz Classe G, juntam-se o Jeep Wrangler e, claro, o Toyota Land Cruiser. E sem sair da marca japonesa, o Corolla leva mais



Volkswagen Golf

de uma dúzia de gerações, convertendo-se no modelo mais vendido da história do automóvel, com mais de 50 milhões de unidades matriculadas. Por falar em longevidade, o Skoda Superb é outro que ocupa o lugar cimeiro, assim como o Honda Civic e até o Volkswagen Polo. Por fim, o SEAT Ibiza acaba de apagar 40 velas.

Porsche 911...



Jeep Wrangler



Guia de preços

Mais de
2.000
modelos

MODELO	PREÇO	CILINDRADA	POTÊNCIA	CONSUMO MISTO	CO ₂	VELOCIDADE MÁXIMA	ACELERAÇÃO	CAPACIDADE DA MALA
--------	-------	------------	----------	---------------	-----------------	-------------------	------------	--------------------

ABARTH

595 Coupé	Euro NCAP: N.D.							
595 1.4 T-Jet 145cv	23.852	1.368	145	7,2	154	210	7,8	185
595 1.4 T-Jet 165cv	28.851	1.368	165	7,1	153	218	7,3	185
695 1.4 T-Jet 180cv	33.653	1.368	180	7,4	158	2225	6,7	185
Competition 1.4 T-Jet 180cv	34.653	1.368	180	7,4	156	225	6,7	185
Esseesse 1.4 T-Jet 180cv	38.503	1.368	180	7,4	156	225	6,7	185

595 Cabrio

595 1.4 T-Jet 145cv	Euro NCAP: N.D.							
595 1.4 T-Jet 145cv	26.330	1.368	145	7,4	157	210	7,8	185
595 1.4 T-Jet 165cv	29.830	1.368	165	7,4	156	210	7,8	185
Turismo 1.4 T-Jet 165cv	32.530	1.368	165	7,3	155	218	7,3	185
Competition 1.4 T-Jet 180cv	34.630	1.368	180	7,4	156	225	6,7	185
Esseesse 1.4 T-Jet 180cv	37.180	1.368	180	7,4	156	225	6,7	185

695 Coupé

Esseesse 1.4 T-Jet 180cv	Euro NCAP: N.D.							
Esseesse 1.4 T-Jet 180cv	38.480	1.368	180	7,4	156	225	6,7	185

ALFA ROMEO

Giulia	Euro NCAP: ★★★★★							
2.0 Turbo 280cv Q4 AT8 Super	59.550	1.995	280	7,6	173	240	5,2	480
2.9 V6 Biturbo AT8 Quadrifoglio	122.877	2.891	510	10,0	226	307	3,9	480
2.2 JTD 160cv AT8 Super	53.350	2.143	160	5,0	131	220	8,2	480
2.2 JTD Q4 AT8 Ti	63.350	2.143	210	5,5	144	235	6,8	480

Tonale

1.5 Hybrid 130cv Super FWD	Euro NCAP: N.D.							
1.5 Hybrid 130cv Edizione Special FWD	39.151	1.469	130	5,9	139	195	9,9	500
1.5 Hybrid 160cv Ti FWD	45.350	1.469	160	6,1	136	210	8,8	500
1.5 Hybrid 160cv Edizione Special FWD	41.128	1.469	160	6,1	139	210	8,8	500
1.5 Hybrid 160cv Edizione Special FWD	41.128	1.469	160	6,1	139	210	8,8	500
Plug-in Hybrid Q4 Edizione Special	51.799	1.332	280	1,4	32	206	6,2	385

Stelvio

2.0 Turbo Q4 AT8 Super	Euro NCAP: ★★★★★							
2.0 Turbo Q4 AT8 Super	68.150	1.995	280	8,5	192	230	5,7	525
2.9 V6 Bi-Turbo AT8 Quadrifoglio	143.391	2.891	510	11,8	267	283	3,8	525
2.2 JTD AT8 Super	62.150	2.143	160	5,7	150	198	8,8	525
2.2 JTD Q4 AT8 Ti	72.150	2.143	210	6,1	159	216	6,6	525

ASTON MARTIN

Vantage	Euro NCAP: N.D.							
4.7 V8 420cv Coupé	171.083	4.735	420	12,6	295	290	4,9	300
6.0 V12 Coupé	297.255	5.935	510	16,3	388	305	4,2	300
4.7 V8 420cv Roadster	184.613	4.735	420	12,6	295	290	4,9	144
6.0 V12 Roadster	320.010	5.935	510	16,3	388	305	4,2	144

Rapide

Rapide S 6.0 Touchtronic 2	Euro NCAP: N.D.							
Rapide S 6.0 Touchtronic 2	265.605	5.935	470	14,9	355	296	5,2	317

Virage

Virage Coupé Touchtronic 2	Euro NCAP: N.D.							
Virage Coupé Touchtronic 2	268.850	5.935	490	15	349	299	4,6	184
Virage Volante Touchtronic 2	281.152	5.935	490	15	349	299	4,6	152

Vanquish

Vanquish 6.0 Coupé Touchtronic 2	Euro NCAP: N.D.							
Vanquish 6.0 Coupé Touchtronic 2	343.258	5.935	565	14,4	335	300	4,1	-

AUDI

A1	Euro NCAP: ★★★★★							
Sportback 25 TFSI Sp	25.712	999	95	5,5	124	186	10,9	335
Sportback 30 TFSI S Advanced Sp	29.436	999	110	5,6	127	203	9,4	335
allstreet 25 TFSI Sp	28.039	999	95	5,7	129	187	11,1	335
allstreet 30 TFSI S tronic Sp	31.010	999	110	6,2	141	198	9,9	335

A3

Sportback 30 TFSI Advanced	Euro NCAP: ★★★★★							
Sportback 30 TFSI S tronic Advanced	31.690	999	110	5,5	128	204	10,6	380
Sportback 33 TFSI quattro	65.217	1.984	310	8,1	183	250	4,8	325
Sportback 40 TFSI	40.718	1.395	204	1,1	24	227	7,6	280
Sportback 45 TFSI S Line	44.011	1.395	245	1,2	26	232	6,8	280
Sportback 30 TDI S tronic S Line	38.718	1.968	116	4,7	122	206	10,1	380
Limousine 30 TFSI S Line	33.418	999	110	5,4	124	210	10,6	425
Limousine 30 TDI S tronic S Line	40.060	1.968	116	4,5	119	210	10,1	425

A4

30 TDI S tronic	Euro NCAP: ★★★★★							
35 TDI S tronic	47.948	1.968	136	4,7	122	210	9,5	460
40 TDI S tronic	49.005	1.968	163	4,7	123	210	8,2	460
54 TDI quattro	57.036	1.968	204	5,2	136	210	7,4	460
Avant 35 TDI S tronic S Line	97.571	2.967	341	7,0	185	250	4,8	420
Avant 35 TDI S tronic S Line	57.195	1.968	163	4,9	128	210	8,5	495
Avant S4 TDI quattro	100.691	2.967	341	7,2	186	250	4,7	495
Avant RS4 TFSI quattro tiptronic	117.118	2.967	450	9,7	220	250	4,1	495
Allroad 40 TDI S tronic quattro	62.985	1.968	204	5,7	150	232	7,3	495

A5

Sportback 35 TDI S tronic S Line	Euro NCAP: N.D.							
Cabriolet 40 TDI S tronic S Line	59.993	1.968	163	4,8	129	210	8,4	465
Cabriolet 40 TDI S tronic S Line	68.711	1.968	204	5,8	152	243	7,6	370

A6

50 TFSIe quattro S tronic	Euro NCAP: ★★★★★							
Avant 50 TFSIe quattro S tronic	71.476	1.984	299	1,1	28	250	6,2	360
Avant 55 TFSIe quattro S tronic	73.802	1.984	299	1,4	33	250	6,2	565
Avant 55 TFSIe quattro S tronic	81.461	1.984	367	1,4	33	250	5,6	565
Avant RS6 TFSI tiptronic quattro	174.069	3.996	600	12,2	278	250	3,6	565
Avant RS6 TFSI quattro Performance	183.215	3.996	630	12,3	280	280	3,4	565
Avant 40 TDI S tronic	70.658	1.968	204	5,6	147	241	8,3	565
Avant S6 TDI tiptronic quattro	122.823	2.967	344	7,2	187	250	5,5	530
Allroad 40 TDI S tronic quattro	78.957	1.968	204	5,8	154	237	7,8	565

A7 Sportback

40 TDI S tronic	Euro NCAP: N.D.							
50 TFSIe quattro S tronic	76.671	1.968	204	5,5	146	245	8,3	535
55 TFSIe quattro S tronic	84.475	1.984	299	1,3	30	250	6,3	380
55 TFSIe quattro S tronic	92.807	1.984	367	1,4	31	250	5,7	380
RS7 TFSI tiptronic quattro	183.866	3.996	600	12,1	278	250	3,6	535
RS7 TFSI tiptronic quattro performance	191.651	3.996	630	12,1	275	250	3,4	535

MODELO	PREÇO	CILINDRADA	POTÊNCIA	CONSUMO MISTO	CO ₂	VELOCIDADE MÁXIMA	ACELERAÇÃO	CAPACIDADE DA MALA
--------	-------	------------	----------	---------------	-----------------	-------------------	------------	--------------------

A8

S8 TFSI 4.0 V8 Tiptronic quattro	Euro NCAP: N.D.							
Q2	186.885	3.996	571	11,5	259	250	3,8	505
30 TFSI	Euro NCAP: ★★★★★							
30 TFSI	33.109	999	110	5,8	130	197	11,2	405
35 TFSI S tronic	39.991	1.468	150	6,1	137	218	8,6	405
SQ2 2.0 TFSI S tronic quattro	55.515	1.984	301	8,3	188	250	4,9	355
30 TDI	34.531	1.968	116	4,7	124	202	9,9	405

Q3

35 TFSI	Euro NCAP: ★★★★★							
35 TFSI S tronic Advanced	44.505	1.498	150	6,3	142	211	9,6	530
45 TFSI S tronic	48.869	1.498	150	6,3	147	211	9,6	530
35 TDI S tronic Advanced	52.078	1.395	245	1,3	30	210	7,3	380
Sportback 35 TFSI S tronic S Line	52.382	1.968	150	5,0	137	207	9,2	530
Sportback 45 TFSI S tronic	52.082	1.498	150	6,6	148	280	9,6	530
Sportback 35 TDI S tronic S Line	55.513	1.395	245	1,4	31	210	7,3	380
Sportback 35 TDI S tronic S Line	55.623	1.968	150	5,0	132	205	9,3	530

Q5

50 TFSI quattro S tronic S Line	Euro NCAP: ★★★★★							
35 TDI S tronic S Line MHEV	70.456	1.984	299	1,6	35	239	6,1	465
Sportback 50 TFSIe quattro S tronic	66.739	1.968	163	5,6	147	213	9,0	550
Sportback 35 TDI S tronic S Line MHEV	70.564	1.984	299	1,6	36	239	6,1	455
Sportback 35 TDI S tronic S Line MHEV	68.971	1.968	163	5,7	148	213	9,0	510

Q8

SQ8 TFSI quattro tiptronic	Euro NCAP: N.D.							
50 TDI quattro tiptronic MHEV	159.934	3.996	507	12,3	272	250	4,1	605
50 TDI quattro tiptronic MHEV	117.272	2.967	286	8,2	211	241	6,1	605

BENTLEY

Continental	Euro NCAP: N.D.							
GT V8	249.177	3.996	550	11,8	275	318	4,0	358
GT W12	281.553	5.990	635	12,2	308	333	3,7	358
GT V8 Convertible	273.541	3.996	550	12,1	284	318	4,1	260
GT W12 Convertible	311.979	5.950	635	14,8	336	333	3,8	260

Flying Spur

V8	Euro NCAP: N.D.							
W12	246.048	3.996	550	-	288	318	4,1	420
W12	297.725	5.950	635	14,8	337	333	3,8	420

Bentayga

V8	Euro NCAP: N.D.							
V8	246.869	3.996	550	13,3	302	290	4,5	484

Mulsanne

Mulsanne Speed	Euro NCAP: N.D.				
----------------	-----------------	--	--	--	--

MODELO	PREÇO	CILINDRADA	POTÊNCIA	CONSUMO MISTO	CO ₂	VELOCIDADE MÁXIMA	ACELERAÇÃO	CAPACIDADE DA MALA
M40d Auto 48V	83.000	2.993	340	7,1	171	250	4,9	525
X5	Euro NCAP: ★★★★★							
xDrive40i Auto	95.470	2.998	340	10,0	193	243	5,5	650
xDrive45e Auto	88.250	2.998	394	1,7	39	235	5,6	500
M50i Auto	142.660	4.395	530	12,1	238	250	4,3	650
M	191.000	4.395	600	12,7	288	250	3,9	650
xDrive25d Auto	88.140	1.995	231	7,0	185	222	7,5	650
xDrive30d Auto 48V	90.000	2.993	286	7,5	175	250	6,5	650
xDrive40d Auto 48V	106.500	2.993	340	-	188	250	-	650
M50d Auto	137.370	2.993	400	8,3	218	250	5,2	650
X6	Euro NCAP: N.D.							
xDrive40i Auto	103.700	2.998	340	9,9	225	250	5,5	570
M50i Auto	148.620	4.395	530	12,0	274	250	4,3	570
M	194.720	4.395	600	12,4	282	250	3,9	570
xDrive30d Auto 48V	98.000	2.993	286	7,5	172	230	7,0	570
xDrive40d Auto 48V	114.200	2.993	340	-	187	250	-	570
M50d Auto	147.570	2.993	400	8,2	218	250	5,2	570
X7	Euro NCAP: N.D.							
xDrive40i Auto	119.910	2.998	340	11,2	250	245	6,1	326
M50i Auto	165.520	4.395	530	12,5	285	250	4,7	326
xDrive40d Auto 48V	121.000	2.993	340	-	204	245	8,9	326
M50d Auto	154.200	2.993	400	8,9	235	250	5,4	326

CITROËN

C3	Euro NCAP: ★★★★★							
1.2 PureTech 83 Feel Pack	14.716	1.199	83	5,4	123	169	13,3	300
1.2 PureTech 83 Shine	15.172	1.199	83	5,5	123	169	13,3	300
1.2 PureTech 110 C-Series	16.072	1.199	110	5,5	124	198	9,4	300
1.2 PureTech 110 Shine EAT6	17.572	1.199	110	5,9	133	193	10,0	300
1.5 BlueHDi 100 Feel Pack	19.002	1.499	100	4,3	111	188	10,2	300
1.5 BlueHDi 100 C-Series	19.802	1.499	100	4,3	112	188	10,2	300
C3 Aircross	Euro NCAP: ★★★★★							
1.2 PureTech 110 Feel	19.307	1.199	110	5,8	132	183	10,1	410
1.2 PureTech 130 EAT6 C-Series	24.107	1.199	130	6,2	140	195	10,3	410
1.5 BlueHDi 110 Feel	21.817	1.499	110	4,6	121	184	10,8	410
1.5 BlueHDi 120 EAT8 C-Series	27.007	1.499	120	5,0	132	188	10,1	410
C4	Euro NCAP: N.D.							
1.2 PureTech 100 Feel	23.607	1.199	100	-	133	-	-	380
1.2 PureTech 130 Feel	24.908	1.199	130	5,3	120	200	8,9	380
1.2 PureTech 130 EAT8 Feel Pack	28.106	1.199	130	5,7	130	200	9,4	380
1.2 PureTech 155 EAT8 Shine Pack	33.107	1.199	155	6,2	141	208	8,5	380
1.5 BlueHDi 110 Feel	27.707	1.499	110	-	125	-	-	380
1.5 BlueHDi 130 Feel	30.508	1.499	130	4,5	118	206	9,5	380
100% electric 136 Auto Feel	37.607	-	136	-	0	150	9,4	380
C5 Aircross	Euro NCAP: ★★★★★							
1.2 PureTech 130 Live Pack	31.212	1.199	130	6,2	140	195	10,5	580
Hybrid 225 EAT8 Feel	43.417	1.598	225	1,4	31	225	8,9	460
1.5 BlueHDi 130 LivePack	34.907	1.499	130	4,9	129	189	10,4	580
1.5 BlueHDi 130 EAT8 Feel	36.682	1.499	130	5,2	136	189	10,6	580
C5 X	Euro NCAP: ★★★★★							
1.2 PureTech 130 EAT8 Feel	34.907	1.199	130	6,0	136	210	10,4	545
1.2 PureTech 130 EAT8 Feel Pack	37.357	1.199	130	6,0	135	210	10,4	545
1.6 PureTech 180 EAT8 Shine	44.207	1.598	180	6,5	147	230	8,1	545
Hybrid 225 EAT8 Shine	45.203	1.598	225	1,3	29	233	7,8	485
Grand C4 Space Tourer	Euro NCAP: ★★★★★							
1.2 PureTech 130 S&S C-Series	24.348	1.199	130	6,2	139	200	9,8	575
1.5 BlueHDi 130 S&S Feel	29.898	1.499	130	4,9	128	198	10,7	575
Berlingo	Euro NCAP: N.D.							
1.2 PureTech 110 Feel	17.625	1.119	110	6,4	145	170	11,5	597
1.2 PureTech 130 EAT8 Shine Pack	22.125	1.119	130	6,8	154	200	10,7	597
1.5 BlueHDi 100 Feel	22.075	1.499	100	5,1	135	172	12,3	597
1.5 BlueHDi 130 Shine Pack	25.225	1.499	130	5,3	138	185	10,3	597

CUPRA

Leon	Euro NCAP: N.D.							
1.5 TSI 150 CV	38.871	1.498	150	6,0	134	214	8,7	380
1.5 eTSI 150 CV DSG	38.263	1.498	150	6,0	134	214	8,7	380
1.4 e-Hybrid 204 CV MID PHEV	46.259	1.395	204	1,1	26	220	7,5	270
1.4 e-Hybrid 245 CV VZ PHEV	46.781	1.395	245	1,3	29	225	6,7	270
2.0 TDI MID	39.245	1.968	150	-	119	212	9,1	380
SportsTourer 1.5 TSI MID	37.335	1.498	150	6,1	136	216	8,9	620
SportsTourer 1.5 TSI DSG MID	39.734	1.498	150	6,1	136	216	8,9	620
SportsTourer 1.4 e-Hybrid DSG MID	46.708	1.395	204	1,1	27	220	7,7	470
SportsTourer 1.4 e-Hybrid DSG VZ	48.119	1.395	245	1,4	29	225	7,0	470
SportsTourer 2.0 TDI MID	41.320	1.968	150	-	136	213	9,4	620
Formentor	Euro NCAP: N.D.							
1.5 TSI 150 CV	38.059	1.498	150	6,4	143	204	8,9	450
1.5 TSI 150 CV DSG	40.760	1.498	150	6,7	151	203	8,9	450
2.0 TSI DSG VZ	50.010	1.984	245	7,7	173	238	6,8	450
2.0 TSI DSG 4Drive VZ	55.795	1.984	310	8,2	192	250	4,9	420
2.5 TSI DSG 4Drive VZ5	84.484	2.480	390	10,1	230	250	4,2	420
1.4 e-Hybrid 204 CV DSG	46.921	1.395	204	1,4	27	205	7,8	345
1.4 e-Hybrid 245 CV DSG VZ	52.840	1.395	245	1,5	33	210	7,0	345
2.0 TDI	41.399	1.968	150	5,9	127	203	8,6	450
Ateca	Euro NCAP: N.D.							
2.0 TSI DSG 4Drive	66.375	1.984	300	8,7	202	247	4,9	485

DAACIA

Sandero	Euro NCAP: ★★							
SCe 65 Essential	10.500	999	65	5,3	120	158	16,7	328
TcE 90 Comfort	14.200	999	90	5,3	119	178	11,7	328
TcE 90 CVT Comfort	15.500	999	90	5,8	131	175	11,9	328
TcE 100 Bi-Fuel Essential	12.700	999	100	7,0	108	183	11,6	328
Stepway TcE 90 Essential	14.050	999	90	5,6	127	172	12,0	328
Stepway TcE 90 CVT Comfort	16.600	999	90	6,2	140	163	14,2	328
Stepway TcE 100 Bi-Fuel	14.500	999	100	7,4	115	177	11,9	328
Jogger	Euro NCAP: N.D.							
TcE 110 Essential 5 Lug.	15.400	999	110	5,7	128	185	10,5	708
TcE Eco-G 100 Bi-Fuel Essential 5 Lug.	14.900	999	100	7,6	120	175	13,0	708
TcE 110 Essential 7 Lug.	16.150	999	110	5,7	128	185	10,5	565

MODELO	PREÇO	CILINDRADA	POTÊNCIA	CONSUMO MISTO	CO ₂	VELOCIDADE MÁXIMA	ACELERAÇÃO	CAPACIDADE DA MALA
TcE Eco-G 100 Bi-Fuel Essential 7 Lug.	15.650	999	100	7,6	120	175	13,0	565
Hybrid 140 Extreme 7 Lug.	28.850	1.598	140	4,9	110	167	10,1	595
Duster	Euro NCAP: ★★							
TcE 90 4x2 Essential	15.100	999	90	6,2	140	-	-	445
TcE 130 4x2 Comfort	19.200	1.333	130	6,1	140	193	10,6	445
Eco-G 100 Bi-Fuel 4x2 Comfort	17.550	999	100	6,9	126	168	13,8	445
TcE 150 EDC 4x2 Prestige	22.600	1.333	150	6,2	141	199	9,7	445
BlueDi 115 4x2 Comfort	21.300	1.461	115	4,8	126	183	10,2	445
BlueDi 115 4x4 Comfort	23.500	1.461	115	5,3	139	175	10,3	445

DS

DS 3	Euro NCAP: N.D.							
PureTech 100	32.025	1.199	100	5,5	129	181	10,9	350
PureTech 130 EAT8	34.875	1.199	130	6,0	135	196	10,5	350
BlueHDi 130 EAT8	37.615	1.499	130	5,1	133	196	10,5	350
DS 4	Euro NCAP: N.D.							
1.2 PureTech 130 EAT8 Bastille +	30.980	1.199	130	6,0	137	210	-	430
1.6 PureTech 180 EAT8 Performance Line	36.980	1.598	180	6,5	148	230	8,0	430
1.2 PureTech 130 EAT8 Rivoli Cross	40.280	1.199	130	6,0	137	210	-	430
1.6 PureTech 225 EAT8 Rivoli Cross	45.880	1.598	225	6,6	149	235	7,9	430
1.5 BlueHDi 130 EAT8 Bastille +	34.780	1.499	130	4,8	127	203	10,9	430
PHEV E-Tense 225 Bastille +	38.900	1.598	225	1,3	29	233	7,7	390
DS 7	Euro NCAP: ★★★★★							
1.6 PureTech 180 EAT8 Perform. Line	44.542	1.598	180	7,0	174	220	8,9	555
1.6 PureTech 225 EAT8 Perform. Line	47.693	1.598	225	7,4	183	236	8,3	555
1.5 BlueHDi 130 Be Chic	42.313	1.499	130	5,5	140	194	10,8	555
1.5 BlueHDi 130 EAT8 Be Chic	43.408	1.499	130	5,4	137	195	10,7	555
2.0 BlueHDi 180 EAT8 Be Chic	58.548	1.997	180	6,6	173	218	9,4	555
E-Tense 4x4 1.6 PureTech 225 EAT8	53.800	1.598	300	1,4	31	220	6,5	555
DS 9	Euro NCAP: N.D.							
E-Tense 225 250	68.335	1.598	250	1,0	22	240	8,1	510
E-Tense 4x4 360	81.485	1.598	360	1,5	35	250	5,6	510

FERRARI

F12 Berlinetta	Euro NCAP: N.D.							
F12 Berlinetta 6.3 V12	342.183	6.262	740	15	350	340	3,1	-
La Ferrari	Euro NCAP: N.D.							
6.3 V12	1.288.227	6.262	800	-	330	350	3,0	-

FIAT

Panda	Euro NCAP: N.D.							
1.0 Hybrid	15.672	999	70	5,1	109	155	14,7	225
1.0 Hybrid City Cross	16.673	999	70	5,2	113	155	14,7	225
1.2 69cv GPL City Life	18.277	1.242	69	6,6	137	155	14,8	225
500	Euro NCAP: ★★							
1.0 Hybrid Club	19.102	999	70	5,3	105	167	13,8	185
1.0 Hybrid Dolce Vita	19.852	999	70	5,3	106	167	13,8	185
500C	Euro NCAP: ★★							
1.0 Hybrid Club	21.902	999	70	5,3	108	167	13,8	185
1.0 Hybrid Dolce Vita	22.652	999	70	5,2	109	167	13,8	185
500X	Euro NCAP: ★★★★★							
1.0 Turbo 120cv Club	23.060	999	120	6,6	142	188	10,9	350
1.5 MHEV 130 cv DCT Club	31.077	1.468	131	5,6	128	194	9,4	350
1.3 Multijet 95cv Club	26.910	1.248	95	5,1	121	172	12,9	350
1.0 Turbo 120cv Cross	23.960	999	120	6,7	142	188	10,9	350
1.5 MHEV 130 cv DCT Cross	31.977	1.468	131	5,6	128	194	9,4	350
1.3 Multijet 95cv Cross	27.810	1.248	95	5,1	130	172	12,9	350
Tipo	Euro NCAP: ★★★★★							
1.0 GSE T3 100cv Tipo Sp	21.829	999	100	5,6	126	192	11,8	440
1.0 GSE T3 100cv Cross Sp	25.329	999	100	5,7	129	183	12,2	440
1.3 Multijet 95cv Tipo Sp	24.933	1.248	95	4,3	114	181	13,3	440
1.3 Multijet 95cv Cross Sp	28.434	1.248	95	4,4	117	178	13,7	440
1.6 Multijet 130cv City Life Sp	29.358	1.598	130	4,5	119	208	9,8	440
1.6 Multijet 130cv Cross Sp	31.110	1.598	130	4,6	121	200	10,5	440
1.5 GSE MHEV 130cv DCT City Life	32.846	1.469	130	5,1	116	207	8,8	440
1.5 GSE MHEV 130cv DCT Cross	34.596	1.469	130	5,1	119	207	8,8	440
SW 1.0 GSE 100cv Tipo	23.329	999	100	5,6	126	191	12,0	550
SW 1.3 Multijet 95cv Tipo	26.433	1.248	95	4,3	114	181	13,3	550
SW 1.6 Multijet 130cv City Life	30.858	1.598	130	4,6	120	207	10,1	550
SW 1.5 GSE MHEV 130cv DCT City Life	34.346	1.469	130	5,1	117	206	9,1	550

100

LAND ROVER							
Defender 110	Euro NCAP: N.D.						
P300	89.187	300	11,5	262	191	8,1	857

MAZDA									
2	Euro NCAP: ★★★★★								
1.5 SKYACTIV G 75 cv Centre-Line	20.994	1.496	75	4,8	109	171	11,3	255	
1.5 SKYACTIV G 90 cv Centre-Line	22.964	1.496	90	4,7	107	183	9,8	255	
1.5 SKYACTIV G 115 Exclusive-Line Navi	28.429	1.496	115	5,0	113	200	9,1	255	
2 Hybrid	Euro NCAP: ★★★★★								
Hybrid 1.5 e-CVT Pure	26.722	1.490	116	3,8	87	175	9,7	286	
Hybrid 1.5 e-CVT Agile	27.822	1.490	116	3,8	87	175	9,7	286	
Hybrid 1.5 e-CVT Select	31.622	1.490	116	4,0	92	175	9,7	286	
3	Euro NCAP: ★★★★★								
HB 2.0 e-SKYACTIV-G 122cv Prime-Line	33.558	1.998	122	6,1	124	197	10,8	385	
HB 2.0 e-SKYACTIV-G 150cv Prime-Line	34.657	1.998	150	6,1	125	204	9,5	358	
HB 2.0 e-SKYACTIV-G 186cv Prime-Line	36.457	1.998	184	5,3	118	216	8,0	358	
SN 2.0 e-SKYACTIV-G 122cv Prime-Line	33.558	1.998	122	5,3	120	202	10,4	450	
SD 2.0 e-SKYACTIV-G 150cv Prime-Line	34.657	1.998	150	5,3	121	211	9,1	450	
SN 2.0 e-SKYACTIV-G 186cv Prime-Line	36.456	1.998	184	5,1	114	216	8,1	450	
MX-5	Euro NCAP: ★★★★★								
1.5 SKYACTIV-G 132 cv Prime-Line	33.614	1.496	132	6,0	142	204	8,3	130	

GLA	Euro NCAP: ★★★★★							
200 Auto	42.600	1.332	163	6,7	152	210	8,7	435
250 e Auto	53.950	1.332	218	1,4	31	220	7,1	385
AMG 35 4Matic	64.900	1.991	306	8,3	198	250	5,2	435
AMG 45 S 4Matic+	82.800	1.991	421	9,5	215	250	4,3	435
180 d Auto	42.650	1.950	116	5,4	141	190	10,8	435
200 d Auto	49.250	1.950	150	5,4	141	208	8,6	435
220 d Auto	55.850	1.950	190	5,6	148	222	7,4	435
GLB	Euro NCAP: ★★★★★							
200 Auto	44.600	1.332	163	7,0	160	207	9,1	560
AMG 35 4Matic	71.700	1.991	306	8,9	202	250	5,3	560
180 d Auto	44.000	1.950	116	5,5	145	188	11,3	560
200 d Auto	50.900	1.950	150	5,5	145	204	9,0	560
220 d Auto 4Matic	58.600	1.950	190	5,8	153	217	7,6	560
Classe C	Euro NCAP: ★★★★★							
Limousine 200	48.750	1.496	204	6,2	144	246	7,3	455
Limousine 300 e	57.500	1.999	313	0,5	13	245	6,1	315
Limousine 200 d	53.400	1.993	163	4,5	118	230	7,7	455
Limousine 220 d	54.450	1.993	200	5,0	118	245	7,3	455
Limousine 300 d	60.300	1.993	265	5,0	133	250	5,7	455
Station 200	50.550	1.496	204	6,6	150	240	7,5	490
Station 300 e	59.050	1.999	313	0,6	14	240	6,2	360
Station 200 d	55.250	1.993	163	4,7	124	226	7,8	490
Station 220 d	56.350	1.993	200	4,7	123	242	7,4	490
Station 300 d	62.100	1.993	265	5,2	136	250	5,8	490
Station 220 d 4Matic All-Terrain	62.700	1.993	200	5,0	131	231	7,8	490
Coupé 200	53.850	1.497	184	7,1	160	239	7,9	380
Coupé 300	64.500	1.991	258	7,2	163	250	6,1	380
Coupé 400 4Matic	89.200	2.996	333	-	198	250	-	380
Coupé AMG 43 4Matic	87.950	2.996	390	9,6	219	250	4,7	400
Coupé AMG 63	118.450	3.982	476	10,7	244	250	4,0	355
Coupé AMG 63 S	126.900	3.982	510	10,8	246	290	3,9	355
Coupé 220 d	57.000	1.950	194	5,1	133	240	7,0	380
Coupé 300 d	61.750	1.950	245	5,5	144	250	6,0	380
Cabrio 200	62.000	1.497	184	7,5	170	235	8,5	350
Cabrio 300	73.400	1.991	258	7,6	174	250	6,3	360
Cabrio 400 4Matic	97.250	2.996	333	9,0	205	250	5,3	360
Cabrio AMG 43 4Matic	97.750	2.996	390	10,0	228	250	4,8	360

MODELO	PREÇO	CILINDRADA	POTÊNCIA	CONSUMO MISTO	CO ₂	VELOCIDADE MÁXIMA	ACELERAÇÃO	CAPACIDADE DA MALA
Cabrio AMG 63	129.900	3.982	476	11,1	254	250	4,2	360
Cabrio AMG 63 S	138.700	3.982	510	11,2	255	280	4,1	360
Cabrio 220 d	65.850	1.950	194	5,4	141	233	7,5	360
Cabrio 300 d	69.950	1.950	245	5,8	153	250	6,3	360
Classe E	Euro NCAP: ★★★★★							
E 300 e Auto	69.750	1.991	320	1,5	34	250	5,8	370
E AMG 53 Auto 4Matic+	110.750	2.999	435	9,3	212	250	4,5	540
E AMG 63 S Auto 4Matic+	175.850	3.982	612	12,1	275	300	3,4	540
E 220 d Auto	62.300	1.993	200	4,8	127	238	7,4	540
E 300 de Auto	71.750	1.950	306	1,2	32	240	5,9	370
Station E 300 e Auto	72.850	1.991	320	1,7	38	250	5,9	480
Station E AMG 53 Auto 4Matic+	114.100	2.999	435	9,5	215	250	4,6	640
Station E AMG 63 S Auto 4Matic+	178.450	3.982	612	12,3	280	270	3,5	640
Station E 220 d Auto	65.350	1.993	200	5,1	133	235	7,8	640
Station E 300 de Auto	74.800	1.950	306	1,4	36	250	6,0	480
Coupé E 200 Auto	64.650	1.991	197	7,2	163	240	7,5	425
Coupé E AMG 53 Auto 4Matic+	113.150	2.999	435	9,3	207	250	4,4	425
Coupé E 220 d Auto	65.000	1.950	194	5,3	136	242	7,6	425
Coupé E 300 d 4Matic Auto	81.300	1.950	265	5,9	154	250	6,4	425
Cabrio E 200 Auto	71.950	1.991	197	7,5	171	234	7,8	385
Cabrio E AMG 53 Auto 4Matic+	120.000	2.999	435	9,5	212	250	4,5	385
Cabrio E 220 d Auto	74.700	1.950	194	5,6	154	237	7,8	385
Cabrio E 300 d 4Matic Auto	90.700	1.993	265	6,1	159	250	6,6	385
Classe S	Euro NCAP: N.D.							
S 500 4Matic	148.400	2.999	435	8,2	185	250	4,9	550
S 580 e	143.850	2.999	367	0,6	15	250	5,2	350
S 400 d 4Matic	138.100	2.925	330	6,4	177	250	5,4	550
S 500 4Matic Longo	150.050	2.999	435	8,2	186	250	4,9	550
S 580 e Longo	145.500	2.999	367	0,6	15	250	5,2	350
S 400 d 4Matic Longo	140.100	2.925	330	6,8	177	250	5,4	550
Maybach S 580 4Matic	223.150	3.982	503	10,4	238	250	4,8	505
Maybach S 680 4Matic	309.200	5.980	612	13,5	306	250	4,5	505
Classe GLC	Euro NCAP: N.D.							
300 e Auto	69.800	1.991	210	2,2	50	230	5,7	395
AMG 43 Auto 4Matic	100.200	2.996	390	10,6	243	250	4,9	550
AMG 63 S Auto 4Matic	145.050	3.982	510	12,9	293	250	3,8	550
200 d Auto	62.100	1.950	163	5,9	154	207	8,7	550
220 d Auto 4Matic	67.550	1.950	194	5,9	155	217	7,9	550
300 de Auto	72.150	1.950	194	1,7	46	230	6,2	395
Coupé 300 e Auto	67.400	1.991	210	2,2	49	230	5,7	350
Coupé AMG 43 Auto 4Matic	102.100	2.996	390	10,6	241	250	4,9	500
Coupé AMG 63 S Auto 4Matic	147.500	3.982	510	12,9	289	250	3,8	500
Coupé 220 d Auto 4Matic	69.100	1.950	194	5,9	154	217	7,9	500
Coupé 300 de Auto	73.850	1.950	194	1,7	45	230	6,2	350
Classe GLE	Euro NCAP: ★★★★★							
350 e 4Matic	87.350	1.991	333	1,0	23	210	6,9	490
AMG 53 4Matic+	119.900	2.999	435	10,6	241	250	5,3	630
AMG 63 S 4Matic+	215.650	3.982	612	12,3	278	280	3,8	630
300 d 4Matic	98.600	1.993	272	6,8	178	230	6,8	630
400 d 4Matic	110.050	2.925	330	7,2	190	245	5,7	630
350 de 4Matic	89.300	1.995	320	0,8	20	210	6,9	490
Coupé 350 e 4Matic	99.950	1.991	333	1,0	23	210	6,9	510
Coupé AMG 53 4Matic+	151.800	2.999	435	10,6	240	250	5,3	655
Coupé AMG 63 S 4Matic+	241.300	3.982	612	12,3	280	280	3,8	655
Coupé 400 d 4Matic	131.250	2.925	330	7,2	203	245	5,7	655
Coupé 350 de 4Matic	101.650	1.995	320	0,8	20	210	6,9	510
Classe GLS	Euro NCAP: N.D.							
400 d 4Matic	127.050	2.925	330	8,5	222	238	6,3	890
580 d 4Matic	187.550	3.982	489	12,2	227	250	5,3	890
AMG 62 4Matic+	227.350	3.982	612	12,8	612	250	4,2	890
Maybach 600 4Matic	246.050	3.982	557	13,1	297	250	4,9	520
Classe CLS	Euro NCAP: N.D.							
Coupé 450 4Matic	108.850	2.999	367	8,4	191	250	4,8	490
Coupé 53 AMG 4Matic+	137.700	2.999	435	9,4	210	250	4,5	490
Coupé 220 d	84.500	1.950	194	5,6	148	250	6,4	520
Coupé 300 d 4Matic	106.900	1.993	265	5,9	155	250	5,7	520
Coupé 400 d 4Matic	122.100	2.925	330	6,8	178	250	5,0	520
AMG GT	Euro NCAP: N.D.							
AMG GT 43 4 Portas	121.800	2.999	367	9,2	210	270	5,0	456
AMG GT 53 4Matic+ 4 Portas	149.500	2.999	435	9,3	211	285	4,5	456
AMG GT 63 S E Performance 4 Portas	236.000	3.982	843	7,9	180	316	2,9	335
Classe G	Euro NCAP: N.D.							
500	191.950	3.982	422	15,0	339	210	5,9	454
AMG G 63	244.100	3.982	585	15,1	373	220	4,5	454
400 d	182.600	2.925	330	11,0	292	210	6,4	454

MINI

MINI	Euro NCAP: N.D.							
One 75cv 3p	20.500	1.499	75	5,8	131	175	12,8	211
One 102cv 3p	22.200	1.499	102	5,7	130	195	9,9	211
Cooper 3p	24.650	1.499	136	5,8	131	210	7,9	211
Cooper S 3p	31.750	1.998	192	6,2	141	235	6,8	211
John Cooper Works 3p	37.800	1.998	231	6,9	157	246	6,3	211
Cooper S E 3p	34.400	-	184	-	-	150	7,3	211
One 75cv 5p	21.400	1.499	75	5,9	133	172	13,4	278
One 102cv 5p	23.100	1.499	102	5,8	132	192	10,1	278
Cooper 5p	25.550	1.499	136	5,9	133	207	8,2	278
Cooper S 5p	32.650	1.998	192	6,3	142	232	6,9	278
Cabrio One 102cv	26.500	1.499	102	6,1	139	190	10,6	215
Cabrio Cooper	28.950	1.499	136	6,2	141	208	8,8	215
Cabrio Cooper S	35.850	1.998	192	6,5	148	230	7,2	215
Cabrio John Cooper Works	41.900	1.998	231	7,2	163	242	6,6	215
Clubman	Euro NCAP: ★★★★★							
One	26.600	1.499	102	6,3	142	185	11,3	360
Cooper	29.400	1.499	136	6,3	143	205	9,2	360
Cooper S	35.700	1.998	192	6,9	156	228	7,3	360
John Cooper Works ALL4	49.900	1.998	306	8,1	183	250	4,9	360
One D	28.900	1.496	116	4,7	123	192	10,8	360
Cooper D	33.200	1.995	150	4,9	129	212	8,9	360

Cooper SD Auto	38.500	1.995	190	5,2	136	225	7,6	360
Cooper SD ALL4	41.000	1.995	190	5,6	147	222	7,4	360
Countryman	Euro NCAP: ★★★★★							
One	28.150	1.499	102	6,5	148	180	12,0	450
Cooper	31.450	1.499	136	6,6	150	200	9,7	450
Cooper S	37.750	1.998	192	6,9	158	225	7,6	450
John Cooper Works ALL4	51.700	1.998	306	8,2	185	250	5,1	450
Cooper S E ALL4 Auto	41.750	1.499	224	1,8	40	198	6,8	450
One D	30.300	1.496	116	4,9	129	190	11,2	450
Cooper D	34.800	1.995	150	5,0	130	208	9,1	450
Cooper D ALL4	37.300	1.995	150	5,9	146	205	9,0	450
Cooper SD Auto	40.950	1.995	190	5,3	140	220	7,9	450
Cooper SD Auto ALL4	43.450	1.995	190	5,6	147	218	7,6	450

MITSUBISHI

Space Star	Euro NCAP: N.D.							
1.2 Intense SMT	15.950	1.193	80	5,3	121	180	12,6	235
1.2 Intense CVT	16.950	1.193	80	5,6	127	173	13,5	235
ASX	Euro NCAP: ★★★★★							
1.0 MPI-T Inform	24.590	999	90	6,0	132	168	14,0	422
1.3 MHEV 7DCT Intense	29.990	1.333	160	5,8	132	204	8,5	422
1.6 PHEV AT Intense	37.390	1.598	160	1,3	30	170	10,1	375
Eclipse Cross	Euro NCAP: ★★★★★							
PHEV	53.000	2.360	188	2,0	46	162	10,9	404

NISSAN

Micra	Euro NCAP: ★★★★★							
1.0 G Acenta Sp	15.500	999	70	4,4	103	161	15,1	300
1.0 IG-T Visia Sp	16.350	999	90	5,5	123	184	10,9	300
1.0 DIG-T Sp	17.300	999	117	5,9	133	195	9,9	300
Juke	Euro NCAP: ★★★★★							
1.0 DIG-T 117 Visia	19.900	999	117	6,0	135	180	10,4	422
1.0 DIG-T 117 Acenta	21.050	999	117	6,0	135	180	10,4	422
1.0 DIG-T 117 N-Connecta	22.600	999	117	6,0	135	180	10,4	422
1.6 Hybrid N-Connecta	32.700	1.598	143	5,2	118	166	10,1	354
Qashqai	Euro NCAP: ★★★★★							
1.3 DIG-T 140 mhev 4x2 Acenta	32.000	1.333	140	6,3	143	196	10,2	504
1.3 DIG-T 140 mhev 4x2 N-Connecta	34.500	1.333	140	6,3	143	196	10,2	504
1.3 DIG-T 140 mhev Xtronic Acenta	34.800	1.333	140	6,5	146	199	9,2	504
1.3 DIG-T 140 mhev Xtronic N-Connecta	37.300	1.333	140	6,5	146	199	9,2	504
1.3 DIG-T 140 mhev 4x2 Tekna	39.550	1.333	158	6,4	145	206	9,5	504
1.3 DIG-T 140 mhev 4x2 Tekna+	41.700	1.333	158	6,4	145	206	9,5	504

LOPEL

Corsa	Euro NCAP: ★★★★★							
1.2 Edition	17.930	1.199	75	5,3	118	174	13,2	309
1.2 Business	19.460	1.199	75	5,3	118	174	13,2	309
1.2 Turbo Elegance	20.400	1.199	100	5,1	116	194	9,9	309
1.2 Turbo EAT8 Elegance	22.150	1.199	100	5,4	122	194	9,9	309

GUIA DE PREÇOS

MODELO	PREÇO	CILINDRADA	POTÊNCIA	CONSUMO MISTO	CO ₂	VELOCIDADE MÁXIMA	ACELERAÇÃO	CAPACIDADE DA MALA
Clio Euro NCAP: ★★★★★								
1.0 SCe 65 Zen	18.200	999	65	5,2	118	160	17,1	340
1.0 TCe 90 Zen	19.400	999	90	5,2	116	180	12,2	340
1.0 TCe 90 Limited	20.750	999	90	5,2	116	180	12,2	340
1.0 TCe 90 CVT Zen	21.000	999	90	5,3	116	187	11,5	340
1.0 TCe 100 Bi-Fuel Zen	20.300	999	100	-	108	188	12,5	340
1.0 TCe 100 Bi-Fuel Limited	21.650	999	100	-	108	188	12,5	340
1.0 TCe 140 Intens	24.250	999	140	5,4	121	205	9,4	340
E-Tech Híbrido 140 Intens	26.880	1.598	141	4,4	99	186	9,9	254
1.5 Blue dCi 100 Zen	24.400	1.461	100	4,1	108	178	14,7	340
Captur Euro NCAP: ★★★★★								
TCe 90 Zen	22.340	999	90	5,9	133	168	14,0	422
TCe 100 Bi-Fuel Zen	23.140	999	100	6,1	135	173	13,0	422
TCe 140 Intens	24.290	1.332	140	5,9	133	196	10,3	422
TCe 140 EDC Intens	28.650	1.332	140	5,9	134	196	9,2	422
TCe 160 EDC Intens	29.050	1.332	160	5,9	133	204	8,5	422
E-Tech Híbrido 145 Intens	28.450	1.598	145	5,0	112	170	10,6	305
E-Tech Híbrido Plug-in 160 RS Line	36.390	1.598	160	1,5	33	173	10,1	422
Mégane Euro NCAP: ★★★★★								
1.3 TCe 115 Limited	24.850	1.332	115	5,6	125	190	11,0	384
1.3 TCe 140 Limited	26.950	1.332	140	5,7	130	205	9,5	384
1.3 TCe 140 EDC Intens	26.950	1.332	140	5,9	133	205	9,7	384
1.3 TCe 160 EDC RS Line	32.500	1.332	160	5,9	133	205	9,0	384
RS TCe 300 EDC	45.000	1.798	300	8,3	190	255	5,7	384
RS Trophy TCe 300	50.500	1.798	300	8,3	190	255	5,7	384
E-Tech Híbrido Plug-in 160 Limited	36.350	1.598	160	1,2	28	175	9,4	261
1.5 Blue dCi 115 Limited	30.300	1.461	115	4,6	120	190	11,1	384
1.5 Blue dCi 115 EDC Limited	32.300	1.461	115	4,6	121	190	10,6	384
Sport Tourer 1.3 TCe 115 Limited	26.110	1.332	115	5,6	129	190	11,0	521
Sport Tourer 1.3 TCe 140 Limited	28.210	1.332	140	5,8	132	205	10,0	521
Sport Tourer 1.3 TCe 140 EDC Limited	31.460	1.332	140	5,9	134	205	9,7	521
Sport Tourer 1.3 TCe 160 RS Line	33.760	1.332	160	5,9	134	212	9,2	521
ST E-Tech Híbrido Plug-in 160 Limited	37.900	1.598	160	1,3	29	183	9,8	389
Sport Tourer 1.5 Blue dCi 115 Limited	31.560	1.461	115	4,7	122	191	11,4	521
S. Tourer 1.5 Blue dCi 115 EDC Limited	33.560	1.461	115	4,7	123	190	11,4	521
Arkana Euro NCAP: ★★★★★								
1.3 TCe 140 EDC Business	33.050	1.332	140	5,8	131	205	9,8	513
1.3 TCe 140 EDC Intens	34.900	1.332	140	5,8	131	205	9,8	513
1.3 TCe 160 EDC Intens	35.300	1.332	160	5,8	131	205	9,1	513
E-Tech Híbrido 145 Business	34.550	1.598	145	4,9	111	172	10,8	480
E-Tech Híbrido 145 Intens	36.400	1.598	145	4,9	111	172	10,8	480
Austral Euro NCAP: ★★★★★								
mild hybrid 140 equilibre	34.200	1.333	140	6,2	140	175	10,0	430
mild hybrid 140 Auto techno	37.700	1.333	140	6,2	140	175	10,0	430
mild hybrid 160 techno esprit Alpine	39.700	1.333	160	6,1	139	210	9,9	430
E-Tech full hybrid 200 techno	41.700	1.199	200	4,6	104	174	8,4	430
Espace Euro NCAP: ★★★★★								
E-Tech full hybrid 200 techno 5 lug.	45.500	1.199	200	4,6	104	175	8,8	477
E-Tech full hybrid 200 techno 7 lug.	45.500	1.199	200	4,6	104	175	8,8	477
SEAT								
Ibiza Euro NCAP: ★★★★★								
1.0 TSI Reference 5v	20.430	999	95	4,7	120	182	10,9	355
1.0 MPI Style 5v	20.881	999	80	5,2	119	170	15,3	355
1.0 TSI Style 5v	21.537	999	95	5,4	119	182	10,9	355
1.0 TSI Style 6v	22.048	999	110	5,1	116	195	9,3	355
1.0 TSI Style DSG 7v	23.629	999	110	5,5	125	195	10,0	355
1.0 TSI FR 6v	24.208	999	110	5,4	123	195	10,2	355
1.5 TSI FR DSG 7v	29.915	1.498	150	6,0	129	219	8,2	355
Leon Euro NCAP: ★★★★★								
1.0 TSI Style	29.793	999	110	5,4	125	197	10,9	380
1.4 e-Hybrid DSG FR	41.097	1.395	204	1,1	25	220	7,5	270
2.0 TDI 115 CV Style	33.475	1.968	115	4,2	113	201	10,2	380
2.0 TDI 150 CV DSG FR	40.509	1.968	150	4,4	122	218	8,5	380
SportsTourer 1.0 TSI Style	31.445	999	110	5,5	126	199	11,2	620
SportsTourer 1.4 e-Hybrid DSG FR	42.419	1.395	204	1,1	26	220	7,7	470
SportsTourer 2.0 TDI 115 CV Style	36.554	1.968	115	4,3	114	200	10,5	620
SportsTourer 2.0 TDI DSG FR	41.907	1.968	150	4,5	123	218	8,8	620
Arona Euro NCAP: ★★★★★								
1.0 TSI Reference 5v	22.477	999	95	5,4	123	173	11,4	400
1.0 TSI Style 5v	24.064	999	95	5,4	123	173	11,4	400
1.0 TSI Wave 5v	25.222	999	95	5,4	123	173	11,4	400
1.0 TSI Style 6v	24.549	999	110	5,2	119	190	10,3	400
1.0 TSI DSG Style 7v	26.215	999	110	5,8	134	190	10,0	400
1.0 TSI FR 6v	27.915	999	110	5,2	121	190	10,3	400
1.0 TSI DSG FR 7v	29.679	999	110	5,8	135	190	10,0	400
1.0 TSI DSG Wave Plus 7v	31.212	999	110	5,8	135	190	10,0	400
Ateca Euro NCAP: ★★★★★								
1.0 TSI Style	34.530	999	110	6,1	138	180	11,4	510
1.5 EcoTSI DSG Xperience	41.018	1.498	150	6,7	150	200	8,6	510
2.0 TDI 115 CV Style	39.993	1.968	115	4,8	128	185	10,9	510
2.0 TDI 150 CV DSG Style	42.984	1.968	150	4,9	134	203	9,3	510
2.0 TDI 150 CV DSG FR	44.910	1.968	150	5,1	140	202	9,0	510
Tarraco Euro NCAP: ★★★★★								
1.4 E-Hybrid 245 cv DSG Xperience	53.556	1.395	245	1,8	36	205	7,5	610
2.0 TDI 150 CV DSG Style	42.884	1.968	150	5,4	144	196	9,8	700
SKODA								
Fabia Euro NCAP: ★★★★★								
1.0 75 Ambition 5p	14.802	999	75	4,8	129	168	14,9	330
1.0 TSI 95 Ambition 5p	17.422	999	95	4,5	125	184	10,8	330
1.0 TSI 110 Ambition 5p	18.108	999	110	4,6	125	195	9,6	330
Break 1.0 75 Ambition	15.740	999	75	4,8	130	169	15,2	530
Break 1.0 TSI 95 Ambition	18.397	999	95	4,5	126	185	10,9	530
Break 1.0 TSI 110 Ambition 5p	19.081	999	110	4,6	126	196	9,7	530
Scala Euro NCAP: ★★★★★								
1.0 TSI 95 Ambition	21.959	999	95	5,2	126	188	10,9	467
1.0 TSI 116 Ambition	22.815	999	116	5,2	128	201	9,8	467

MODELO	PREÇO	CILINDRADA	POTÊNCIA	CONSUMO MISTO	CO ₂	VELOCIDADE MÁXIMA	ACELERAÇÃO	CAPACIDADE DA MALA
1.0 TSI 116 DSG Ambition	24.735	999	116	5,5	135	199	9,9	467
1.6 TDI 116 Ambition	26.497	1.598	116	4,7	128	201	10,1	467
1.6 TDI 116 DSG Ambition	27.703	1.598	116	4,7	134	200	10,1	467
Octavia	Euro NCAP: ★★★★★							
1.0 TSI Ambition	21.512	999	115	4,9	125	202	9,9	590
1.5 TSI Ambition	26.228	1.498	150	5,2	130	220	8,2	590
RS 2.0 TFSI DSG	38.975	1.984	245	6,9	169	250	6,6	590
1.6 TDI Ambition	26.859	1.598	115	4,6	125	203	10,1	590
2.0 TDI Ambition	31.431	1.968	150	4,9	138	218	8,5	590
RS 2.0 TDI DSG	42.607	1.968	184	5,8	147	230	7,9	590
Break 1.0 TSI Ambition	22.289	999	115	4,7	131	200	10,1	610
Break 1.5 TSI Ambition	26.997	1.498	150	5,5	136	218	8,3	610
Break RS 2.0 TFSI DSG	39.731	1.984	245	7,1	175	250	6,7	610
Break 1.6 TDI Ambition	28.194	1.598	115	4,8	131	201	10,2	610
Break 2.0 TDI Ambition	33.029	1.968	150	5,1	143	218	8,5	610
Break 2.0 TDI 4x4 DSG Scout	47.174	1.968	184	6,3	164	218	8,3	610
Break RS 2.0 TDI DSG	44.086	1.968	184	6,0	152	228	8,0	610
Superb	Euro NCAP: ★★★★★							
1.6 TDI DSG Ambition	35.814	1.598	120	5,1	143	194	12,1	625
2.0 TDI 150 Active	34.333	1.968	150	4,9	139	220	9,1	625
2.0 TDI 190 DSG Style	40.391	1.968	190	5,1	144	237	8,4	625
Break 1.6 TDI DSG Ambition	37.964	1.968	120	5,4	150	192	12,3	660
Break 2.0 TDI 150 Active	35.982	1.968	150	5,1	143	218	9,2	660
Break 2.0 TDI 190 DSG Style	48.799	1.968	190	5,4	150	235	8,5	660
Bk. 2.0 TDI 190 DSG 4x4 Scout	54.555	1.968	190	6,0	168	233	8,1	660
Kamiq	Euro NCAP: ★★★★★							
1.0 TSI 95 Ambition	21.690	999	95	5,1	120	181	11,1	400
1.0 TSI 116 Ambition	22.348	999	116	5,0	120	194	9,9	400
1.0 TSI 116 DSG Ambition	24.068	999	116	4,9	124	193	10,0	400
1.6 TDI 116 Ambition	26.981	1.598	116	4,8	125	193	10,2	400
1.6 TDI 116 DSG Ambition	28.548	1.598	116	5,0	132	192	10,4	400
Karoq	Euro NCAP: ★★★★★							
1.0 TSI 110	32.112	999	110	5,8	132	190	11,2	521
1.5 TSI Sportline	39.224	1.498	150	6,1	138	211	8,8	521
2.0 TDI 116 DSG	41.321	1.968	116	4,9	129	192	10,6	521
2.0 TDI 150 DSG	47.252	1.968	150	5,6	146	204	8,7	521
Kodiahq	Euro NCAP: ★★★★★							
1.5 TSI Ambition	35.483	1.395	150	6,5	171	197	9,7	520
2.0 TDI DSG Ambition	40.410	1.968	150	5,6	163	198	10,3	520
2.0 TDI 4x4 Scout	54.763	1.968	150	5,8	179	195	9,9	520
2.0 TDI 4x4 DSG Scout	62.830	1.968	190	6,8	191	209	8,6	520
RS 2.0 TDI 4x4 DSG	74.533	1.968	240	7,1	211	212	6,9	520
SUZUKI								
Ignis	Euro NCAP: N.D.							
1.2 GLE 2WD Mild Hybrid Sp	18.642	1.197	83	5,1	114	165	12,7	260
1.2 CVT GLX 2WD Mild Hybrid Sp	20.954	1.197	83	5,5	124	155	12,4	260
1.2 GLE 4WD Mild Hybrid Sp	20.151	1.197	83	5,4	123	165	12,8	204
Swift	Euro NCAP: N.D.							
1.2 GLE Mild Hybrid	19.435	1.197	83	4,7	106	180	13,1	265
1.2 GLX Mild Hybrid	20.451	1.197	83	4,7	106	180	13,1	265
1.2 CVT GLE Mild Hybrid	20.867	1.197	83	5,1	115	175	12,2	265
1.4T Sport Mild Hybrid	27.016	1.373	129	5,6	125	210	9,1	265
S-Cross	Euro NCAP: N.D.							
1.4T S1 2WD Mild Hybrid	30.832	1.373	129	5,3	120	195	9,5	430
1.4T S2 2WD Mild Hybrid	32.052	1.373	129	5,3	128	195	9,5	430
1.4T S2 4WD Mild Hybrid	32.811	1.373	129	5,6	132	195	10,2	430
1.4T Auto S3 2WD Mild Hybrid	35.828	1.373	129	5,8	130	195	9,5	430
Shace	Euro NCAP: N.D.							
1.8 GLE Hybrid	34.055	1.798	122	4,5	103	180	11,1	596
1.8 GLX Hybrid	35.890	1.798	122	4,5	103	180	11,1	596
Vitara	Euro NCAP: ★★★★★							
1.4T GLE 2WD Mild Hybrid	28.207	1.373	129	5,4	121	190	-	362
1.4T GLX 2WD Mild Hybrid	30.493	1.373	129	5,4	121	190	-	362
1.4T GLE 4WD Mild Hybrid	30.106	1.373	129	5,9	132	190	-	362
1.5 AGS GLE Strong Hybrid	32.228	1.462	116	5,3	121	180	-	286
1.5 AGS GLE 4WD Strong Hybrid	34.127	1.462	116	5,8	132	180	-	286
Across	Euro NCAP: ★★★★★							
2.5 PHEV AWD	58.747	2.487	306	1,0	22	180	6,0	490
TOYOTA								
Avgo	Euro NCAP: N.D.							
1.0 x-play Sp	15.384	998	68	4,5	106	157	14,2	139
Avgo X	Euro NCAP: N.D.							
1.0 x-play	16.490	998	72	4,7	107	158	14,9	231
1.0 pulse	17.370	998	72	4,7	107	158	14,9	231
1.0 pulse CVT	18.520	998	72	4,7	107	158	14,9	231
Yaris	Euro NCAP: ★★★★★							
1.0 Comfort	18.295	998	72	5,6	127	160	14,6	286
1.0 Exclusive	20.496	998	72	5,7	130	160	14,6	286
1.5 Exclusive	23.576	1.490	125	5,3	125	180	9,0	286
1.5 Hybrid Dynamic Force Comfort	22.775	1.490	116	3,8	87	175	9,7	286
1.5 Hybrid Dynamic Force Exclusive	24.976	1.490	116	4,1	92	175	9,7	286
GR Yaris 1.6T Standard	43.090	1.618	261	8,2	186	230	5,5	175
GR Yaris 1.6T Extreme Premium/Rally	46.990	1.618	261	8,2	186	230	5,5	175
Yaris Cross	Euro NCAP: N.D.							
1.5 WVI-i Comfort	22.596	1.490	125	5,9	133	180	10,9	401
1.5 Hybrid Dynamic Force Comfort	24.796	1.490	116	4,5	101	170	11,2	401
1.5 Hybrid Dynamic Force Exclusive	27.896	1.490	116	4,5	102	170	11,2	401
Corolla	Euro NCAP: ★★★★★							
HB 1.8 Hybrid Comfort Sp	33.830	1.798	140	4,4	100	180	9,2	361
HB 1.8 Hybrid Comfort Plus Sp	36.070	1.798	140	4,4	100	180	9,2	361
HB 1.8 Hybrid GR Sport Sp	38.250	1.798	140	4,4	100	180	9,2	361
HB 2.0 Hybrid GR Sport Sp	41.630	1.987	197	4,6	104	180	7,4	361
HB 2.0 Hybrid Exclusive Sp	42.930	1.987	197	4,6	104	180	7,4	361
Touring Sports 1.8 Hybrid Comfort	35.230	1.798	140	4,5	101	180	9,2	596
Touring Sports 1.8 Hybrid Comfort Plus	37.470	1.798	140	4,5	101	180	9,2	596
Touring Sports 1.8 Hybrid GR Sport	39.650	1.798	140	4,5	101	180	9,2	596

MODELO	PREÇO	POTÊNCIA	BATERIA (kWh)	CONSUMO MISTO (kWh)	AUTONOMIA (km)	VELOCIDADE MÁXIMA	ACELERAÇÃO	CAPACIDADE DA MALA
ABARTH								
500e								
500e Berlina	38.030	155	42	17,1	264	155	7,0	185
500e Cabrio	41.030	155	42	17,1	264	155	7,0	185
AIWAYS								
U5								
U5 Prime	40.569	204	63	16,6	410	160	7,8	477
U6								
U6	42.490	218	63	17,0	405	160	7,0	472
AUDI								
Q4 e-tron								
Euro NCAP: ★★★★★								
45 82 kWh	59.174	286	82	16,6	534	180	6,7	520
45 82 kWh quattro	61.814	286	82	16,7	515	180	6,6	520
55 82 kWh quattro	65.265	340	82	17,1	517	180	5,4	520
Sportback 45 82 kWh	60.494	286	82	16,1	547	180	6,7	535
Sportback 45 82 kWh quattro	63.133	286	82	16,2	526	180	6,6	520
Sportback 55 82 kWh quattro	66.584	340	82	16,6	529	180	5,4	535
Q8 e-tron								
Euro NCAP: ★★★★★								
50 quattro Advanced	79.860	340	95	20,3	488	200	6,0	631
55 quattro Advanced	91.130	408	114	20,7	578	200	5,6	631
SQ8 e-tron quattro	107.700	503	114	27,7	436	210	4,5	631
Sportback 50 quattro Advanced	82.529	340	95	19,7	500	200	6,0	590
Sportback 55 quattro Advanced	93.799	408	114	20,1	594	200	5,6	590
Sportback SQ8 e-tron quattro	110.369	503	114	26,8	448	210	4,5	631
e-tron								
Euro NCAP: N.D.								
GT quattro 350 kW	112.787	496	93,4	20,0	492	245	4,1	405
RS GT quattro 440 kW	154.660	598	93,4	20,3	483	250	3,3	350
BMW								
i3								
Euro NCAP: N.D.								
i3 (120Ah) Auto	42.100	170	42,2	15,3	308	150	7,3	260
i3s (120Ah) Auto	45.900	184	42,2	16,2	283	150	7,2	260
iX								
Euro NCAP: N.D.								
xDrive40	89.150	326	76,6	19,4	425	200	6,1	500
xDrive50	107.000	523	111,5	19,8	630	200	4,6	500
BYD								
Atto 3								
Euro NCAP: N.D.								
Atto 3	41.990	204	60,4	15,6	420	160	7,3	440
Han								
Euro NCAP: N.D.								
Han	72.750	517	86,4	18,5	521	180	3,9	410
Tang								
Euro NCAP: N.D.								
Tang	72.750	517	86,4	23,8	400	180	4,6	440
CITROËN								
ë-C4								
Euro NCAP: N.D.								
Feel	37.607	136	50	15,3	354	150	9,7	380
Feel Pack	38.607	136	50	15,3	354	150	9,7	380
ë-C4 X								
Euro NCAP: N.D.								
Feel	40.185	136	50	15,4	360	150	9,5	510
Feel Pack	40.545	136	50	15,4	360	150	9,5	510
CUPRA								
Born								
Euro NCAP: ★★★★★								
Bateria 58 kWh	44.027	204	62	15,5	427	160	7,3	385
Bateria 58 kWh e-Boost	46.477	231	62	15,6	422	160	6,6	385
Bateria 77 kWh e-Boost	50.794	231	82	15,8	552	160	7,0	385
DACIA								
Spring								
Euro NCAP: ★								
Electric 45 Essential	20.400	45	27,4	13,9	230	125	19,1	290
Electric 65 Extreme	22.050	65	27,4	-	220	-	-	290
DS								
DS 3								
Euro NCAP: ★								
E-Tense	43.150	156	54	15,6	404	150	8,7	350
FIAT								
500 Elétrico								
Euro NCAP: N.D.								
70 kW 95cv Action	24.800	95	23,7	13,0	190	135	9,5	185
87 kW 118cv Action	30.300	118	42,0	13,9	322	150	9,0	185
500 Elétrico Cabrio								
Euro NCAP: N.D.								
70 kW 95cv RED	30.450	95	23,7	13,0	190	135	9,5	185
87 kW 118cv Icon	33.300	118	42,0	13,9	322	150	9,0	185
500 Elétrico 3+1								
Euro NCAP: N.D.								
87 kW 118cv Icon	32.300	118	42,0	14,3	313	150	9,0	185
FORD								
Mustang Mach-E								
Euro NCAP: N.D.								
RWD Standard 75,7 kWh	50.086	269	75,5	17,2	440	180	6,1	402
RWD Alargada 98,8 kWh	58.020	294	98,8	16,5	610	180	6,2	402
AWD Standard 75,7 kWh	57.506	269	75,7	19,5	400	180	6,3	402
AWD Alargada 98,8 kWh	66.787	351	98,8	18,7	540	180	5,1	402
HONDA								
e								
Euro NCAP: ★★★★★								
100 kW	36.360	136	35,5	18,0	222	145	9,0	171
113 kW Advance	38.885	154	35,5	18,0	222	145	8,3	171
HYUNDAI								
Ioniq								
Euro NCAP: ★★★★★								
EV	40.575	136	38,3	13,8	311	165	9,9	455
Ioniq 5								
Euro NCAP: ★★★★★								
Premium	48.800	217	72,6	16,7	481	185	7,4	527
Vanguard	51.990	217	72,6	16,8	481	185	7,4	527
Vanguard+	54.490	217	72,6	16,8	481	185	7,4	527
Kauai								
Euro NCAP: ★★★★★								
Premium EV 39 kW	36.500	136	39	14,3	305	155	9,9	332
Premium EV 64 kW	41.050	204	64	14,7	484	167	7,9	332

MODELO	PREÇO	POTÊNCIA	BATERIA (kWh)	CONSUMO MISTO (kWh)	AUTONOMIA (km)	VELOCIDADE MÁXIMA	ACELERAÇÃO	CAPACIDADE DA MALA
JAGUAR								
I-PACE		Euro NCAP: N.D.						
EV 400 Auto AWD S	80.417	400	90	22,0	470	200	4,8	532
JEEP								
Avenger		Euro NCAP: N.D.						
Longitude	37.800	156	54	15,7	400	150	9,0	355
Altitude	39.800	156	54	15,7	400	150	9,0	355
KIA								
e-Niro		Euro NCAP: N.D.						
EV 64 kWh	45.450	204	64,8	16,9	460	167	7,8	475
EV6		Euro NCAP: N.D.						
Air	51.750	170	58	16,6	394	185	8,5	520
GT Line	59.550	228	77,4	16,5	528	185	7,3	520
GT	80.700	585	77,4	20,6	424	260	3,5	480
EV9		Euro NCAP: N.D.						
1º Edition	77.500	204	99,8	20,2	563	185	9,4	828
GT Line	89.900	385	99,8	22,8	505	200	5,3	828
LEXUS								
RZ		Euro NCAP: N.D.						
450E Executive	74.250	313	71,4	16,8	440	160	5,6	522
450E Executive Plus	79.050	313	71,4	16,8	440	160	5,6	522
MASERATI								
Grecale		Euro NCAP: N.D.						
Folgore	136.008	557	105	24,7	487	220	4,1	535
GranTurismo		Euro NCAP: N.D.						
Folgore	214.890	761	92,5	22,8	438	325	2,7	270
MAZDA								
MX-30		Euro NCAP: N.D.						
e-Skyactiv EV 145 cv Prime-Line	41.680	145	35,5	17,9	200	140	9,7	366
e-Skyactiv EV 145 cv Exclusive-Line	42.630	145	35,5	17,9	200	140	9,7	366
MERCEDES								
EQA		Euro NCAP: N.D.						
250	55.500	190	66,5	15,5	493	160	8,6	340
350 4Matic	63.200	292	66,5	17,5	436	160	6,0	340
EQB		Euro NCAP: N.D.						
250	59.150	190	66,5	16,5	469	160	8,9	495
350 4Matic	65.500	292	66,5	18,2	420	160	6,2	495
EQE		Euro NCAP: N.D.						
350	73.350	292	96,1	16,5	639	210	6,4	430
500 4Matic	85.500	408	96,1	18,2	578	210	5,7	430
AMG 43 4Matic	105.650	476	96,1	19,7	532	210	4,2	430
AMG 53 4Matic	111.800	625	96,1	20,1	526	210	3,5	430
EQE SUV		Euro NCAP: N.D.						
350	91.950	292	90,6	18,5	565	210	6,7	580
500 4Matic	103.600	408	90,6	19,3	540	210	4,9	580
AMG 43	129.900	476	90,6	23,1	469	210	4,3	580
AMG 53	145.038	628	90,6	23,2	452	240	3,7	580
EQC		Euro NCAP: N.D.						
400 4Matic Coupé	74.200	408	93,0	21,5	432	180	5,1	500
EQS		Euro NCAP: N.D.						
350	110.550	292	90,5	16,7	629	210	6,6	610
450 +	122.650	333	107,8	16,7	744	210	6,2	610
580 4Matic	150.650	523	107,8	18,4	670	210	4,3	610
AMG 53 4Matic+	173.450	658	107,8	22,1	563	220	3,8	610
MG								
4		Euro NCAP: N.D.						
51 kWh Standard	32.990	170	51	17,0	350	160	7,7	363
64 kWh Comfort	37.590	204	64	16,0	450	160	7,9	363
77 kWh Luxury Long Range	43.090	245	77	16,5	520	180	6,5	363
XPower	44.090	434	64	18,7	385	200	3,8	363
ZS		Euro NCAP: N.D.						
50 kWh Comfort	35.990	177	50	17,3	320	175	8,6	448
70 kWh Comfort	40.990	156	70	17,8	440	175	8,6	448
Marvel R		Euro NCAP: N.D.						
70 kWh Comfort	45.690	180	70	19,4	402	200	7,9	448
70 kWh Performance AWD	53.790	288	70	20,9	370	200	4,9	448
5		Euro NCAP: N.D.						
50 kWh Comfort	37.790	177	50	17,9	320	185	7,7	479
61 kWh Comfort	41.190	156	61	17,5	400	185	7,7	479
NISSAN								
Leaf		Euro NCAP: ★★★★★						
40 kWh Acenta Access	34.600	150	40	17,1	270	144	7,9	394
e+ 62 kWh	45.500	218	62	18,5	385	157	7,3	385
Ariya		Euro NCAP: ★★★★★						
63 kWh Advance	49.200	218	67	17,6	403	160	7,5	468
87 kWh Advance	55.200	218	91	18,5	513	160	7,6	468
87 kWh Evolve e-4ORCE	63.200	218	91	19,5	500	200	5,7	415
OPEL								
Corsa-e		Euro NCAP: ★★★★★						
Corsa-e Edition	31.395	136	50	15,7	356	150	8,1	267
Corsa-e Business	32.895	136	50	15,7	356	150	8,1	267
Mokka-e		Euro NCAP: ★★★★★						
Mokka-e Edition	37.630	136	50	15,8	335	150	9,0	310
Mokka-e Elegance	40.330	136	50	15,8	335	150	9,0	310
Combo		Euro NCAP: ★★★★★						
Combo-e Life Edition Plus	37.250	136	50	19,4	284	135	11,7	597
PEUGEOT								
e-208		Euro NCAP: ★★★★★						
e-208 Active	32.970	136	50	15,4	362	150	8,1	265
e-208 Allure	34.120	136	50	15,5	362	150	8,1	265
e-2008		Euro NCAP: ★★★★★						
e-208 Active	37.220	136	50	15,7	337	150	8,1	405

CHEVROLET TRAILBLAZER A PENSAR NA AMÉRICA DO SUL

O Trailblazer é um modelo da Chevrolet bem conhecido no continente americano, um SUV que está à venda há mais de 10 anos na sua atual geração e que deriva da pick-up S10 da marca americana. Este modelo, concebido para passageiros e com maior atenção aos detalhes do

que a referida S10, foi agora atualizado para os mercados sul-americanos, como o Brasil, onde foi apresentado. Há uma nova secção dianteira, mais marcante e musculada, e estreia uma gama de jantes. No interior, este SUV que oferece 3 filas de bancos de série para 7 passageiros incorpora um

novo ecrã tátil de 11" para o sistema multimédia e outro de 8" para a instrumentação. De igual forma, a gama mecânica foi atualizada com um motor turbodiesel Duramax de 2.8 litros, que passa a debitar 207 CV e 510 Nm de binário. Ao mesmo tempo, a caixa de velocidades sobe de 6 para 8 relações para uma maior eficiência. O Trailblazer estará à venda em diferentes mercados antes do final do ano, mas não na Europa.

DIESEL DE 207 CV



TOYOTA 4RUNNER UM VERDADEIRO ÍCONE

Talvez não saiba, mas o 4Runner é um dos carros de maior sucesso da Toyota a nível mundial, com o mercado norte-americano a absorver mais de 100.000 unidades por ano. Por isso, mantê-lo atualizado é uma obrigação. O novo 4Runner tem por base a mesma plataforma do "europeu" Land Cruiser, mas o seu preço de entrada nos EUA é substancialmente mais baixo (40.705 dólares). Em troca, usufruímos de um novo desenho, mais musculado, opções de tração integral simples, integral inserível e total permanente, caixa de velocidades com redutoras, bloqueio do diferencial traseiro... Em suma, um todo-o-terreno ao estilo clássico. Para esta nova geração, a Toyota propõe ainda duas versões direcionadas para a condução fora de estrada: uma



TRD Pro, com suspensão Fox, e outra Trailhunter (na imagem), com carroçaria e suspensão reforçadas, pneus todo-o-terreno e até snorkel. Igualmente duas são as mecânicas: gasolina de 282 CV e híbrida de 331, que acrescenta um motor elétrico à transmissão. Não será comercializado na Europa.



**COM BASE NO
LAND CRUISER**



Proprietário
Editorial Grupo V Portugal, Lda

Capital Social e gerência:
Nuno Gomes

Sede de Editor e Redação
Editorial Grupo V Portugal, Lda
Rua Leopoldo de Almeida, nº 9 A
- Escritório 13 - 1750-137 Lisboa
Tel.: 218 310 920 - NIF: 503976474

Editor Geral
Nuno Gomes

Contabilidade
contabilidade@grupov.com

Carros

Diretor
Miguel Rodrigues
m.rodrigues@grupov.com
Tel. 218 310 920

Redação
Ricardo Carvalho
r.carvalho@grupov.com
Vitor Mendes
v.mendes@grupov.com

Colaboradores
Eduardo Cano, Juan Pablo Esteban,
Eduardo Lausín, Karam El Shenawy,
Andrés Izurieta, Álvaro Ruiz e José
Armando Gómez.

Departamento Gráfico
Gisela Rodrigues Camocho

Fotografia
Paulo Calisto, RCA Photo
e Shutterstock

Diretora de publicidade
Alexandra Li Ching
a.ching@grupov.com
919 784 836

**Gestão de Assinaturas
e Distribuição**
Ana Lobo
assinaturas@grupov.com
a.lobo@grupov.com
Tel. 218 310 920 Tlm. 912 563 701

Impressão
LIDERGRAF
| SUSTAINABLE
PRINTING

Distribuição
VASP Distribuidora
de Publicações
Média Logistics Park
Quinta do Grajal
- Venda Seca
2739-511 Agualva
Cacém

Tiragem: 28.000 ex.

Periodicidade
Mensal

Preço (IVA inc.): 1.95€ Cont.

ERC N.º 126350

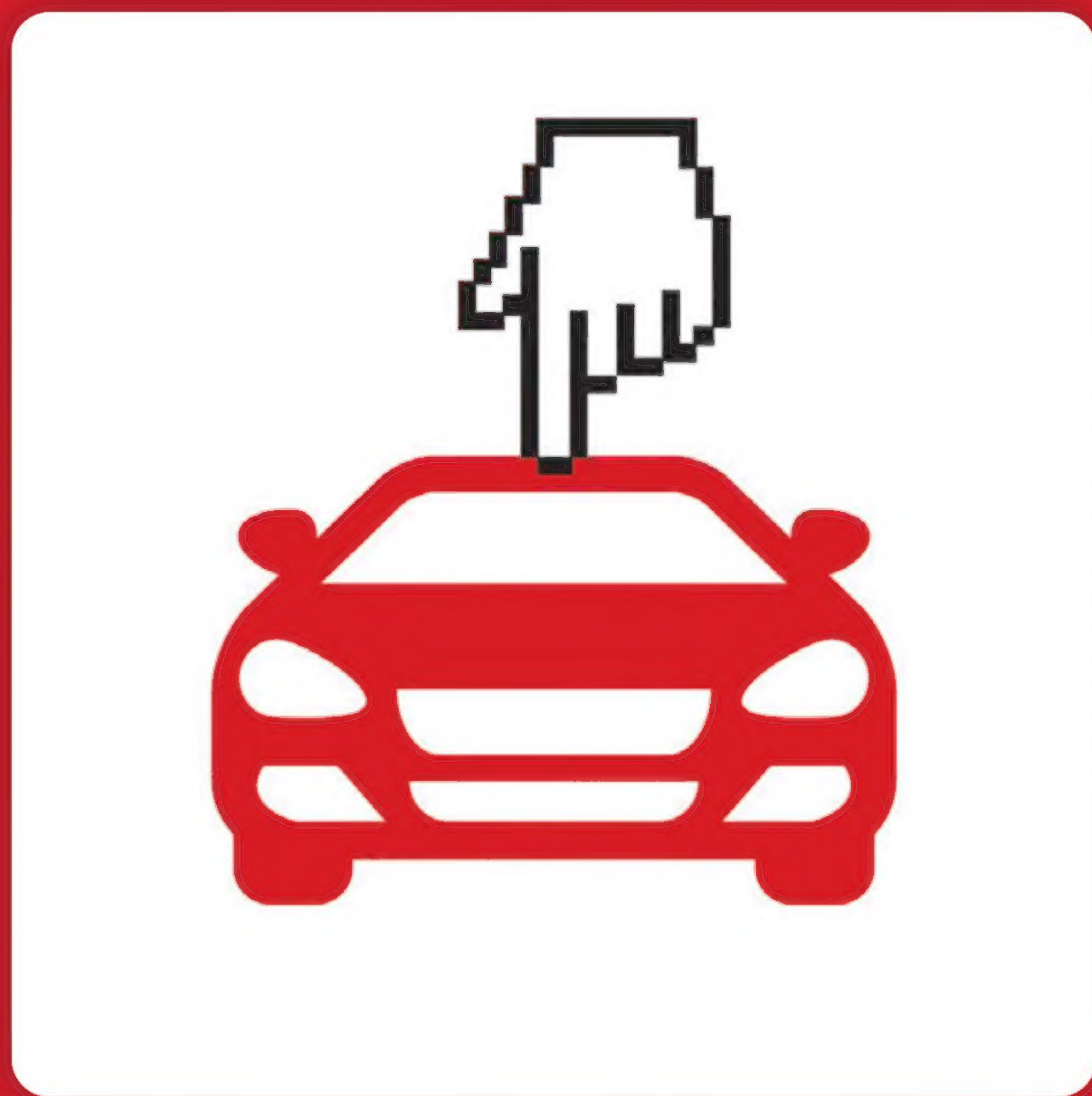
Depósito Legal N.º 357939/13



NOTA: As opiniões, notas e comentários são da exclusiva responsabilidade dos autores ou das entidades que forneceram os dados. A reprodução de artigos, fotografias e ilustrações, é proibida salvo com autorização expressa por escrito. © Editorial Grupo V.

**Notícias, ensaios,
videos, 360°
e muito mais!**

TODOS OS AUTOMÓVEIS DO MERCADO



revistacarros.pt

HÍBRIDOS PLUG-IN DA MERCEDES-BENZ

Venha experimentar os híbridos plug-in da Mercedes-Benz
com autonomia elétrica até 130 Km.
Agende o seu Test-Drive.



Saber mais



WLTP: Consumo de combustível combinado:
0,4 - 1,1 l/100km; Consumo de energia ponderado
combinado: 18,9 - 28,8 kWh/100 km;
Emissões de CO₂ combinadas: 10 - 25 g km.



FALE CONNOSCO
808 200 699

(Chamada para rede fixa nacional*)

*Valor mínimo da chamada 0,07 euros, para o primeiro minuto e, nos minutos seguintes, em 0,0277 euros por minuto, no horário normal (dias úteis das 9h às 21h e em 0,0084 euros por minuto, no horário económico, definindo-se a tarifação ao segundo a partir do primeiro minuto). A estes valores acresce IVA.